



FAIB

Federazione
Autonoma
Italiana
Benzinai



**LA FAIB DA 60 ANNI SULLE STRADE DEL
PAESE, AL SERVIZIO DEGLI ITALIANI, A
DARE ENERGIA ALL'ITALIA**

Appunti per un percorso storico

ROMA 27 SETTEMBRE 2023

Premessa

Quest'anno Faib-Confesercenti, la più rappresentativa associazione italiana di gestori, celebra sessant'anni. Sessant'anni in cui abbiamo accompagnato la storia dell'Italia e degli italiani, dando letteralmente energia al cammino del Paese, al cambiamento che ha trasformato – non senza contraddizioni – un paese agricolo in una grande economia avanzata, in una importante realtà in movimento.

Dagli anni del miracolo economico alle austerità, dalle crisi pandemiche e a quelle geopolitiche di oggi, la storia della Faib è una storia fatta da uomini e da donne che hanno voluto e saputo crescere insieme, affermandosi come lavoratori autonomi e accompagnando l'evoluzione dei consumi e dei costumi della società italiana, sulle strade del Paese.

In 60 anni i 'benzinai' sono cambiati, in sintonia con i cittadini e la società: sono diventati operatori/imprenditori, spesso gestori di aree di servizio complesse, con competenze tecnico amministrative e merceologiche; hanno saputo unirsi e fare della solidarietà e dell'unità i propri punti di forza, per rivendicare diritti, condizioni di lavoro e trattamenti economici adeguati; ma anche per tutelare i diritti di accesso ad un servizio, come quello alla mobilità, indispensabile per gli italiani che ogni giorno si muovono, lavorano e fanno crescere il Paese.

Da quando un gruppo di gestori provenienti da Milano, Torino, La Spezia, Livorno, Siena, Firenze, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Forlì, Ravenna e da altre città si riunì, il 6 ottobre 1963 a Modena, per ribaltare il ruolo di sudditanza nei confronti delle compagnie petrolifere fino ad oggi, decine di migliaia di gestori hanno aderito alla Faib e alla sua visione, rendendo l'associazione la più grande e rappresentativa realtà sindacale della distribuzione carburanti in Italia.

Sei decenni caratterizzati da momenti difficili e da conquiste esaltanti, durante i quali la Faib ha saputo contribuire in maniera decisiva alla vita economica e sociale del Paese, spingendo e seguendo i gestori nel loro percorso dalla marginalità dei primi anni fino al loro attuale ruolo di soggetti imprenditoriali presenti ai tavoli istituzionali più importanti sui temi della mobilità e delle energie. In questo cammino lungo oltre mezzo secolo, Faib è stata protagonista della nascita di Confesercenti, essendo una delle principali Federazioni ad averne varato la costituzione a Roma il 14 febbraio 1971, al Palazzo dei Congressi dell'Eur. Da allora Faib è stata, ed è, una delle principali Associazioni di categoria della Confederazione, protagonista dello sviluppo associativo e del radicamento nel mondo delle piccole e medie imprese del commercio, del turismo e dei servizi che contribuiscono in modo rilevante alla crescita e alla coesione economica e sociale del Paese.

Gli appunti che seguono sono la ricostruzione degli avvenimenti considerati dal punto di vista dei dirigenti Faib che negli anni si sono susseguiti alla guida della Federazione

1961

In Italia circolano 2.952.800 vetture, circa 48 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 120 lire: l'equivalente di 1,575 euro di oggi.

Un barile di petrolio costa 14 dollari.

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Gli anni '60: il miracolo economico italiano e la motorizzazione di massa. Nasce la Faib

La Faib nasce il 6 Ottobre 1963 a Modena grazie alla volontà, all'impegno e al sacrificio personale di un gruppo di gestori della Liguria, della Lombardia, del Piemonte, della Toscana e dell'Emilia Romagna che, usciti dall'unica organizzazione di allora, aderente alla Confcommercio, si organizzano e cominciano, avvicinando uno ad uno i gestori, a trasmettere loro nuovi messaggi e nuovi valori rispetto ad un rapporto di completa sudditanza nei confronti delle Compagnie Petrolifere che pagavano male i gestori e li ricattavano con lo spettro della disoccupazione .

Notizia pubblicata il 9 ottobre 1963 su l'Unità

È nata la Federazione Autonoma Italiana Benzinai

La categoria dei gestori di chioschi per la distribuzione di carburanti, " i popolari benzinai ", si è data un'organizzazione autonoma. È sorta così la FAIB (Federazione autonoma italiana benzinai) che, oltre a rappresentare più adeguatamente gli interessi della categoria, compromessi dalla condotta incoerente della FIGISC Confcommercio, potrà anche avere un peso notevole nella soluzione dei problemi economici del settore distribuzione dei prodotti petroliferi (prezzi, ubicazione degli impianti, ecc...).

La FAIB si è costituita a Modena, nel corso di un convegno nazionale a cui hanno preso parte 250 rappresentanti delle province di Milano, Torino, La Spezia, Livorno, Siena, Firenze, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Forlì e Ravenna. Ma al convegno (tenutosi domenica 6 ottobre 1963 a Modena) erano pervenute anche numerosissime adesioni scritte.

Le critiche alla FIGISC infirmano tutta la sua azione da alcuni mesi a questa parte. Infatti, dopo essersi arrogata una rappresentanza esclusiva che non aveva, l'organizzazione del dottor D'Andrea ha stipulato un accordo parziale ad agosto, che le società private si sono guardate bene dal rispettare. Ora tutto è al punto di partenza dopo sei mesi di agitazione. La FAIB, quindi, ha chiesto di intervenire agli incontri con la controparte, proponendo queste rivendicazioni: 1) aumento di tre lire a litro sulla benzina, come minimo e fatte salve le migliori condizioni; 2) revisione dei contratti dandogli durata indeterminata, con rescissione solo per giusta causa e riconoscimento al gestore della figura di libero esercente; 3) revisione del trattamento fiscale e adeguamento degli istituti di previdenza e assistenza.

Come si può evincere la nascita Faib si fonda su una solida piattaforma politica e programmatica che mette al centro i diritti dei benzinai.

Il diritto a discutere dei prezzi praticati, della strutturazione della rete, dell'ubicazione dei punti vendita, della necessità di fornire una cornice giuridica ai rapporti economici tra operatore commerciale e proprietario dell'impianto, nell'ambito di contratti di cui si chiede il tempo indeterminato, con possibilità di rescissione solo per giusta causa. E' la richiesta di un quadro di stabilizzazione di un rapporto economico che si evolverà nel corso degli anni lungo il percorso scandito dalle organizzazioni sindacali e dalle loro controparti. Allo stesso tempo si chiede di riconoscere al gestore lo status di libero esercente e, quindi, di imprenditore o quanto meno di lavoratore autonomo, avviando di fatto il riconoscimento della figura giuridica del gestore che sarà successivamente sancita dalle leggi dello stato. Ci sono, in testa alle rivendicazioni, le richieste di adeguamento economico pro litro, l'indicazione di un dato generale da riconoscere a tutti, con quel "fatte salve le migliori condizioni", a testimonianze della diversità che già allora esisteva nel trattamento dei gestori a seconda della proprietà degli impianti e della loro localizzazione e strutturazione; . Infine, non per ultimo, ma solo in ordine di elencazione emerge da un lato il fattore del trattamento fiscale da riservare agli operatori della rete e dall'altro la necessità di mettere in campo uno strumento di previdenza e assistenza.

Sono gli anni dello sviluppo tumultuoso. Gli impianti di benzina, rincorrendo la crescente motorizzazione, crescono a dismisura, con criteri non omogenei, con la logica dell'occupazione di mercato da parte delle compagnie, nei luoghi più disparati, senza vincoli d'orario né turni, né riposo né pausa estiva, né certezze normative per i gestori che potevano ritrovarsi, dalla sera al mattino, estromessi dagli impianti.

Per l'Associazione dei gestori c'era un mondo da conquistare, quello dei diritti e della professionalità, della normazione della figura peculiare del gestore che si affacciava alla storia italiana.

Gli anni '60, per l'Italia, sono quelli del boom economico: un periodo di estesa crescita e di modernizzazione, accompagnati da un rapido sviluppo tecnologico del Paese. Sono anche gli anni della motorizzazione di massa: gli italiani si mettono in auto e le quattro ruote circolanti nel Paese quadruplicano, passando dai poco meno di tre milioni del 1961 agli oltre 12 milioni del 1971. In netto ritardo nella diffusione di auto rispetto ai paesi più avanzati, l'Italia entra così a pieno titolo nell'era dell'automobile di massa con la produzione di utilitarie, che potevano essere acquistate anche dai ceti meno abbienti, mentre i modelli di classe superiore contribuivano ad alimentare il sogno automobilistico di molti.

La crescita e l'espansione della mobilità individuale avviò, insieme di altri fattori come la scolarizzazione, la diffusione degli elettrodomestici e la televisione, una vera e propria unificazione della società nazionale, della lingua, dei costumi e della mentalità delle nuove generazioni. E' in questi anni che la Faib, appena costituita, inizia le sue battaglie sindacali, ottenendo le sue prime conquiste.

Un orario di lavoro, dalle 06.00 alle 22.00 e la mezza giornata di chiusura domenicale sono i primi tasselli di una lunga marcia verso il riconoscimento dei diritti dei benzinai. In quegli anni, i gestori subiscono la concorrenza sleale innescata dall'Acì, che entra nel sistema petrolifero con impianti e con sconti per gli aderenti al club che vengono ribaltati sulle gestioni. Dagli scioperi dei primi anni '60, che hanno portato ad un orario di lavoro più efficiente, in grado di garantire il servizio, ma anche condizioni di vita più umane per i lavoratori del settore, fino alla grande mobilitazione del 1968, quando la Faib - che, da sola, si era assunta l'onere dell'iniziativa di lotta - chiude gli impianti per 28 giorni consecutivi, fino ad ottenere dall'allora Ministro Tanassi, per la prima volta, l'aumento del margine di gestione. Negli stessi anni inizia la protesta studentesca, seguita da quella degli operai del 1969, con migliaia di ore di lavoro perse, mentre l'inflazione passa da 2% a 5%. È in questo contesto difficile che matura lo statuto dei lavoratori e la stagione dei diritti, che arriveranno anche per i gestori che, di lì a poco conseguono, la L.1034/70.

1971

In Italia circolano 12.300.200 vetture, circa 209 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 162 lire: l'equivalente di 1,389 euro di oggi.

Un barile di petrolio costa 10 dollari.

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Gli anni '70: la fondazione di Confesercenti e l'austerità. Nascono i Piani Energetici Nazionali

Nei primi anni '70 la capacità organizzativa, ormai consolidata nel tempo e nei risultati, permette a Faib di compiere altri passi importanti. Grazie all'impegno del sindacato arriva la legge del 18 dicembre 1970 n. 1034 sul contratto in cessione gratuita dell'uso degli apparecchi di distribuzione e delle attrezzature fisse e mobili, di durata non inferiore ai nove anni. Si tratta della stabilizzazione del rapporto tra gestore e titolare degli impianti e delle prime certezze normative a favore della categoria: il riconoscimento delle ferie, con due settimane consecutive; il subentro di familiari nella gestione in caso di necessità; diritto del gestore garantito in caso di trasferimento dell'impianto; blocco di nuovi impianti. Il dato rilevante che se ne ricava è che i gestori, per il tramite delle loro Associazioni - Faib Figisc e Flerica - diventano soggetti rilevanti e interlocutori istituzionali per le politiche inerenti il settore.

Insieme a Fiar, Anvad e Uncic, Faib dà l'impulso decisivo alla fondazione, nel febbraio del 1971, di Confesercenti, che in breve tempo diventerà una delle più grandi Confederazioni delle piccole e medie imprese italiane.

La Federazione dei gestori compie anche un altro balzo in avanti sul fronte della politica economica nazionale, quando, sempre nello stesso anno, passa dalla protesta alla proposta, promuovendo la razionalizzazione di una rete distributiva che contava a livello nazionale già allora oltre 41.200 punti vendita. La logica è che occorre modernizzare e ristrutturare la rete per accrescere gli erogati medi e allineare la rete italiana alle migliori pratiche, perché in quelle condizioni il margine sull'erogato non era sufficiente a coprire i costi di gestione, in un sistema bloccato dal prezzo amministrato.

Il quadro di settore, di lì a poco, viene sconvolto dagli scenari internazionali che, allora come ora, sono capaci di incidere prepotentemente sulla formulazione dell'offerta e sulla determinazione dei prezzi. La drammaticità di una situazione politica complessa quale la situazione del Medio Oriente fa esplodere, il 6 ottobre 1973, la guerra del Kippur, prima crisi energetica mondiale: un vero e proprio shock petrolifero, dovuto all'improvvisa e inaspettata interruzione del flusso di approvvigionamento di petrolio dai paesi dell'Opec (l'organizzazione degli stati esportatori di petrolio) verso il mondo industrializzato, che porta l'Occidente alla drammatica presa di coscienza che il periodo d'oro dell'energia a basso costo, che tante risorse aveva portato ad un numero limitato di Paesi, grandi consumatori di petrolio, era definitivamente finito.

La crisi energetica del 1973 ha effetti devastanti sulle attività produttive, sulla mobilità individuale e nel complesso su tutta la società italiana, cambiando per sempre la mentalità della popolazione su alcuni importanti temi. Si diffonde una maggior consapevolezza dell'importanza della sicurezza

energetica nazionale, dell'instabilità del sistema produttivo legato ad una unica fonte e, rivalutando l'importanza del petrolio, si comincia a non vederlo più come l'unica fonte di energia possibile. Il Governo Rumor, di fronte ai forti rincari che colpiscono i prodotti petroliferi a seguito dei tagli produttivi, vara il pacchetto anti crisi: comprende divieto di circolazione nei giorni festivi, limiti all'illuminazione stradale e commerciale, introduzione dei limiti di velocità e riduzione degli orari di lavoro. Per i benzinai si prevede chiusura dalle ore 12 del giorno precedente quello festivo fino alla mezzanotte del successivo, compresi i distributori automatici. Viene ridotta anche la programmazione Tv e l'illuminazione pubblica. Con la crisi energetica del 1973 cominciano quindi ad entrare nel vocabolario comune e nel dibattito politico parole nuove come 'ecologia' e 'risparmio energetico', segnali di un profondo cambiamento della mentalità della società italiana ed europea. Ne nasce una spiccata corsa alla ricerca di fonti alternative di approvvigionamento energetico in tutti i Paesi consumatori: **Faib, come sempre in prima linea, partecipa alla redazione di Piani Energetici Nazionali che propongono nuove soluzioni energetiche e il trasferimento dei poteri alle Regioni per modificare il sistema distributivo dei carburanti nel territorio.**

Nel frattempo, prosegue l'attività sindacale a difesa della categoria e dei suoi diritti. Nel 1974 si arriva al Decreto De Mita, Ministro dell'Industria con il Governo Rumor, del 20 aprile con cui si stabilivano gli orari di apertura dei distributori carburanti, le turnazioni nei giorni festivi e i riposi compensativi. Risultati importanti, a lungo perseguiti e finalmente codificati.

Si ricorda l'importante convegno organizzato dalla Faib il 23 marzo del 1977, all'hotel Jolly di Roma, in cui si iniziò concretamente a parlare di ristrutturazione della rete. Parteciparono tutte le Compagnie petrolifere. In quegli anni, infatti, il Paese inizia a segnare il passo: l'erogato medio annuale per impianto è di 330 mila litri contro i 440 mila della Francia, i 750 mila dell'Inghilterra, gli 850 mila della Germania. In Italia c'è un impianto ogni 392 autovetture, contro la media di uno per 592 veicoli della Germania. L'Inghilterra e la Germania, senza esitazioni, in quegli anni realizzano la profonda ristrutturazione della rete con la chiusura, rispettivamente, di 8 mila e addirittura 17 mila distributori. Diverse compagnie petrolifere abbandonano il mercato italiano: Bp, Texaco, Mobil, Chevron, Gulf, Elf, Total, Shell, per stare alle più importanti. Alcune di esse poi sono tornate.

Il decentramento regionale e l'attribuzione di nuove regole alle Regioni sul sistema distributivo dei carburanti, apre un altro capitolo sulla capacità organizzativa e di rappresentanza della Faib, cui si unisce la sua capacità nella mobilitazione alla lotta, grazie alla crescita della Confederazione, per mantenere ed aumentare la dignità della categoria, sia sul piano economico che su quello normativo. Si iniziano ad aprire i tavoli di confronto con le singole Aziende per i problemi annessi al territorio e alla concertazione con l'Unione Petrolifera, per l'adeguamento dei margini, gli aspetti normativi e la tutela dei diritti della categoria. Il prezzo della benzina lievita enormemente, passando dalle 162 lire circa del 1971 alle 270 del 1974.

Se sul piano della concorrenza dei prezzi petroliferi, negli anni 60, si registrava l'azione imposta da Aci con i propri impianti, negli anni '70 la concorrenza arriva anche dalle cosiddette "cisterne volanti

o cisternette”, impianti ad uso privato, che si alimentavano grazie ad una sostanziale libertà normativa.

Per quanto concerne la figura professionale in quel periodo Faib già affermava la necessità per il gestore di riuscire ad esprimere in pieno il proprio ruolo di imprenditore, proponendo di introdurre nella gestione quegli elementi di flessibilità, tipici del lavoro autonomo, capaci di ripristinare in concreto i termini della concorrenza.

Su finire degli anni 70, nel 1978, Faib, per prima, con una intesa con Agip, definisce la tipizzazione del contratto di affidamento dell'impianto e poi con una importante intesa sottoscritta da Faib e Figisc con le compagnie petrolifere del gruppo Eni a partecipazione statale, Agip e Ip, che anche allora detenevano circa il 30% dell'intera rete distributiva. Si tratta della tipizzazione dei contratti di affidamento per l'uso gratuito delle attrezzature e per le forniture, che sarà l'impalcatura giuridica intorno alla quale ruoterà l'organizzazione della rete carburanti in Italia da quel momento. Oltre a importanti novità contenute nelle intese, il valore delle stesse sancisce il diritto dell'Associazione a definire gli aspetti contrattuali e ad intervenire nelle vertenze individuali fra singoli gestori e aziende petrolifere, creando nuovi strumenti che garantiranno la più ampia tutela dei diritti dei gestori, sottratti al confronto solitario con la compagnia.

1981

In Italia circolano 20.150.700 vetture, circa 329 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 910 lire: l'equivalente di 1,850 euro di oggi.

Un barile di petrolio costa 96 dollari.

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Gli anni '80: dalla crisi energetica all'inflazione, il nuovo benessere e la contrapposizione tra gestori e compagnie petrolifere

Gli anni '70 si chiudono con un nuovo shock petrolifero: a seguito della rivoluzione iraniana del 1979, il prezzo del petrolio sul mercato internazionale subisce un brusco rialzo, facendo lievitare nuovamente il costo di un litro di benzina. Nello stesso tempo, l'inflazione in Italia supera il 20%, e il Paese attraversa un'altra fase recessiva, con la conseguenza di una forte perdita occupazionale. Il secondo shock petrolifero durò dalla fine del '79, il 4 novembre di quell'anno, agli inizi degli anni '80, a seguito della stabilizzazione dello scenario politico medio orientale, che aveva già fatto i conti con la crisi del 1973-74 con lo scoppio della quarta guerra arabo-israeliana e la decisione dei paesi Opec di decretare l'embargo verso i paesi occidentali. La crisi ha un'ampiezza tale da scuotere l'intera economia dei paesi sviluppati. Si concluderà dopo un paio d'anni, con lo stabilizzarsi dello scenario mediorientale e la messa in produzione di nuovi giacimenti petroliferi in nazioni non appartenenti all'Opec, nel Mare del Nord e in Alaska.

Gli anni '80 si aprono, dunque, con la forte consapevolezza della centralità delle fonti energetiche derivanti dal petrolio per lo sviluppo delle economie e per i trasporti.

Nell'82, dopo una forte mobilitazione che vede Faib in prima linea, viene raggiunto un nuovo importante riconoscimento: l'istituzione nell'ambito della Commissione interministeriale prezzi di una sezione cui partecipano i rappresentanti sindacali; risultato purtroppo vanificato dai ricorsi delle Compagnie petrolifere due anni dopo. Segue, quindi, un periodo di rapporti industriali difficili, che vedono una larga parte delle compagnie aderenti all'Unione Petrolifera rifiutare qualsiasi forma di rapporto con le rappresentanze sindacali dei gestori, alimentando un clima di relazioni tese.

In quegli anni, comunque, l'Italia inizia a ripartire: nel 1984 il tasso di crescita del nostro Pil si attesta intorno al 3%, il più alto dei paesi dell'Europa occidentale. Con un'incidenza dell'agricoltura sul Prodotto interno lordo scesa al 5%, l'Italia diventa un vero paese industrializzato: il reddito medio pro capite degli italiani non è distante da quello degli altri paesi europei. Anche la crescita demografica pressoché si arresta, sintomo di industrializzazione. Ma la diffusione delle automobili non frena: nel 1981 le auto circolanti in Italia sono più di 20 milioni. La realtà distributiva del nostro Paese, fortemente penalizzata sul piano competitivo con le varie realtà Europee, diventa il tema di confronto del settore e, dopo l'ennesimo Piano Energetico Nazionale, si prende coscienza della necessità di procedere ad un'inversione di tendenza attraverso una forte razionalizzazione che, oltre

alle indicazioni Nazionali e Regionali, sia condivisa e supportata dall'intero settore, attraverso chiusure volontarie ad opera delle stesse Compagnie Petrolifere.

La Faib, ancora una volta in solitudine, rilancia l'intuizione che emerse nel decennio precedente, tornando a proporre una nuova figura giuridica che riconosca il ruolo imprenditoriale svolto dai gestori. Questa volta l'affondo è poderoso e organizzato: non si tratta più semplicemente di una indicazione, ma di una vera e propria proposta. È il 4 dicembre del 1988, una domenica mattina, migliaia di gestori Faib provenienti da tutto il Paese arrivano a Roma per riempire il Cinema Capranica per il convegno: "Benzinai o imprenditori? Una Legge giusta per dare un servizio qualificato all'automobilista". La grande mobilitazione è anche l'occasione per porre questioni aperte come la ristrutturazione, individuata dal Piano Energetico Nazionale e sulla quale la Faib avanza critiche, e per rivendicare una contrattazione economica che uscisse dalla sostanziale unilateralità. Gli impianti nel Paese sono circa 36.000 con un erogato di poco superiore ai 700 mila litri annui; da quella sede viene rilanciata anche la proposta dell'istituzione del Fondo indennizzi. In quegli anni si affacciano i nuovi Regolamenti europei per limitare, tra l'altro, la disciplina dell'esclusiva sulle merci diverse. Da notare, anche, che nel 1988 gli impianti autostradali sono già 438 con un erogato medio di 5.200.000 lt. e si trovano anche loro con l'esigenza di affrontare una necessaria ristrutturazione. Gli anni '80 si chiudono con due intese storiche tra le organizzazioni di categoria e l'industria petrolifera sui temi della ristrutturazione della rete e della necessità di negoziati economici.

1991

In Italia circolano 31.033.200 vetture, circa 501 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 1.533 lire: l'equivalente di 1,384 euro di oggi.

Un barile di petrolio costa 39 dollari.

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Gli anni '90: torna la concertazione, arrivano le liberalizzazioni. Ma anche la crisi finanziaria e la benzina 'verde'

All'inizio degli anni '90 si assiste a un periodo di grande concertazione, fondamentale per l'affermazione imprenditoriale della categoria. Il dicembre del 1990 si ricorda per il grande accordo raggiunto tra Governo e Associazioni dei gestori, da cui discendono le importanti intese con l'industria petrolifera.

Si sottolinea l'intesa raggiunta con la Presidenza del Consiglio del dicembre del 90, che di fatto apre le porte, non senza difficoltà, ad un altro grande risultato storico conquistato dalla categoria: il cosiddetto Bonus fiscale, ovvero la deduzione forfettaria del reddito imponibile. Una misura necessaria a ridurre l'impatto della ristrutturazione e dei costi che la categoria sopportava per svolgere il compito di vero e proprio esattore per conto dello Stato, incassando le imposte sui carburanti (accise più Iva) a proprio rischio e pericolo, essendone responsabile in solido in caso di furto o rapina. E' stata la cronaca di questi ultimi venti anni di agitazioni, proteste e scioperi della categoria, a scadenzare le difficoltà perché la misura si affermasse come un legittimo diritto della categoria in modo strutturale, come è oggi. Da un pezzo di cronaca di quegli anni del Corriere della Sera si comprendono i sacrifici e le lotte per la conquista del risultato: "Con o senza piombo sarà meglio fare il pieno. Oggi è l'ultimo giorno utile per riempire i serbatoi di carburante. Da questa sera alle 19 scatta infatti lo sciopero dei benzinai che durerà fino alle 7.00 di venerdì 19. Il blocco totale riguarda i distributori stradali (compresi self-service e notturni)... La protesta è stata indetta dai benzinai Faib, Figisc e Flerica, ed è indirizzata contro il governo che, dicono i sindacati, "Ha disatteso gli impegni già assunti e contenuti nel protocollo siglato presso la presidenza del Consiglio il 14.12.1990". In particolare, Faib, Figisc e Flerica rivendicano la fruizione del bonus fiscale concordato nel 1990, già tagliato nel 1992 e non definito per il 1993..."

Da quegli anni il cosiddetto Bonus fiscale è stato rinnovato di anno in anno, sempre a seguito di manifestazioni, proteste e scioperi, praticamente ogni dodici mesi, con la riproposizione di documenti, ordini del giorno parlamentari, decreti e atti normativi a cui le tre Associazioni dei gestori hanno incessantemente lavorato sino alla legge di stabilità 183 del 2011, quando su forte pressione della rappresentanza dei gestori il Bonus fiscale diventa - come da tempo richiedeva il gruppo dirigente di Faib - strutturale in ragione della insostituibile funzione dei gestori nel meccanismo di incasso e conferimento delle imposte sui carburanti, dei relativi rischi e dell'assunzione dei costi di gestione e rendicontazione delle stesse.

Nel 1991 l'accordo sindacale tra Faib, Figisc e Flerica e l'Unione petrolifera riconosce un altro storico risultato per la categoria: definisce, per i gestori, il pagamento differito delle forniture di carburante a seguito dell'approvazione del DDL con il quale viene stabilito il versamento dilazionato

dell'imposta di fabbricazione sui carburanti, a 30 giorni dalla data di nazionalizzazione dei prodotti petroliferi da parte dei produttori/importatori.

Intanto, la battaglia sulla figura giuridica del gestore arriva al suo apice nel 1993 con una proposta di legge unificata presentata alla Commissione Attività produttive della Camera, che purtroppo finisce per arenarsi.

La liberalizzazione dei prezzi arriva invece nel maggio del 1994, dopo un'altra lunga crisi finanziaria ed istituzionale dell'Italia che porta, nell'anno successivo, al primo governo tecnico del Paese; così come il successivo grande periodo di riforme del commercio, in generale, e della distribuzione dei carburanti. Le auto circolanti in Italia aumentano ancora: nel '91 superano i 30 milioni, segnando il sorpasso sulla Francia, ferma appena sotto quota 29 milioni di veicoli. Arriva anche il primo carburante 'ecologico', la cosiddetta benzina 'verde': tutte le auto a benzina prodotte a partire dal 1994 utilizzano esclusivamente benzina senza piombo, meno dannoso per la salute, e che in breve tempo diventerà, grazie anche all'apporto della rete degli impianti di distribuzione, che procede a un rapido ammodernamento per permetterne l'erogazione ovunque, il tipo di carburante più prodotto e diffuso in Italia. Intanto nel 1992 e nel 1994 due grandi accordi tra le organizzazioni di categoria e le rappresentanze dell'industria petrolifera aprono alla ristrutturazione delle reti, agli aspetti normativi e contrattuali, al bonus di fine gestione e al rinnovo dei margini. Sempre nel 1994, Faib è l'ispiratrice e tra i promotori dell'accordo di settore che istituisce, nel 1995, il CIPREG, fondo di garanzia e tutela della categoria, consistente nell'accantonamento di cifre concordate con le varie Compagnie Petrolifere, erogabile a fine rapporto; tale fondo, tuttora in vigore, rappresenta un elemento di peculiarità dell'intero comparto commerciale e una certezza per l'intera categoria che vi aderisce e che può contare su una indennità certa a fine gestione.

Faib e le altre organizzazioni di gestori stabiliscono, inoltre, nuove e positive relazioni sindacali con l'Unione Petrolifera, che si traducono in importanti Accordi Interprofessionali (del 1997 e del 1998) e conquiste storiche per la categoria sui contratti oil e non oil e il blocco della partecipazione economica delle gestioni agli sconti e promozioni.

Sul finire degli anni Novanta il Governo di centro sinistra guidato da Romano Prodi e con Ministro dell'Industria, Commercio e Artigianato Pierluigi Bersani, raccoglie la sfida della ristrutturazione. E sulla scorta dell'accordo Interprofessionale del 1997 vara il Decreto legislativo 32/98: non un parto indolore, che anzi determina una spaccatura dell'unità sindacale tra le rappresentanze, che aveva caratterizzato quasi tutto il decennio. La Faib si schiera per la modifica e miglioramento del testo, ma ne difende le scelte di fondo. Le novità che introduce sono molte, e ancora oggi garantiscono la cornice giuridica del settore e alcuni punti fermi a tutti gli operatori. È l'unico vero intervento di ristrutturazione della rete italiana, affrontata con la riduzione di alcune migliaia di impianti. Si modifica la durata minima dei contratti unici di affidamento, ora 6 più 6, e si afferma la sola validità degli accordi interprofessionali per la regolazione degli aspetti contrattuali economici e commerciali con la dichiarazione di nullità per ogni altra tipologia contrattuale. Si delinea anche la possibilità di conciliazione tra le parti con l'intervento ministeriale.

2001

In Italia circolano 33.288.311 vetture, circa 584 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 2.114 lire: l'equivalente di 1,378 euro di oggi.

Un barile di petrolio costa 35 dollari.

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Il nuovo millennio: tra euro e nuove tensioni

Tra la fine degli anni '90 e l'inizio del nuovo millennio ci sono nuove tensioni mondiali. Dopo una serie di attentati minori, il tragico attacco alle Torri Gemelle di New York dell'11 settembre 2001 segna l'inizio di un decennio di conflitti che si riflettono pesantemente sulle relazioni internazionali e conseguentemente sul mercato del petrolio.

Arriva anche l'euro e sulla rete carburanti l'impatto, sia dal punto di vista logistico che culturale, è molto forte, con i gestori alle prese con i cittadini a familiarizzare con la nuova moneta.

Faib organizza, in previsione del 1° gennaio 2002, seminari ed iniziative sul territorio per preparare la transizione dalla lira all'euro, con esperti e docenti, analizzando le problematiche legate all'introduzione della nuova moneta unica europea, che facilita le transazioni e la mobilità a livello comunitario. E' un fatto epocale, l'euro armonizza i comportamenti socio economici dei paesi europei e dei consumatori del vecchio continente, allarga i mercati, unifica il mezzo di scambio, sostituendo 12 valute, 97 monete e 82 banconote nazionali, coinvolgendo al momento del suo varo 380 milioni di cittadini. L'euro diventa anche un formidabile strumento di immediata percezione per i cittadini europei del valore dei beni e servizi nei singoli paesi dell'Unione. La benzina in Italia costa 1 euro e 5 cent.

Difficoltà sorgono sul piano dei rapporti tra Compagnie Petrolifere e Associazioni Nazionali di Categoria dei gestori: l'intervento nel 1999 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che accusa le varie Compagnie di aver impedito l'apertura verso un mercato più libero e trasparente, gela i rapporti economici e normativi fra le stesse Compagnie e le Associazioni Nazionali di Categoria, determinando una lunga fase di stagnazione terminata solo nel maggio del 2001. All'inizio del 2000 si conclude, inoltre, lo stato di agitazione e di lotta della categoria, con un secondo accordo con il Governo, siglato con il Presidente del Consiglio Massimo D'Alema, che oltre a sancire sul piano del diritto il ruolo della categoria, ristabilisce la ripresa dei negoziati con le singole Compagnie Petrolifere (L.57 del 5 marzo 2001). Dopo oltre un anno di consultazioni fra Regioni, Comuni,

Compagnie e Associazioni di Categoria a fine 2001 prende il via il nuovo Piano di razionalizzazione e ammodernamento della rete distributiva, dopo l'inconcludente periodo di delega ai soli Comuni. Allo stesso tempo, si apre una nuova fase che permette alla Grande Distribuzione Organizzata di entrare sul mercato della distribuzione carburanti e di alterare il sistema distributivo; solo l'incessante azione di presidio e difesa del quadro normativo, ad opera delle Federazioni di categoria, impedisce di compiere, anche in Italia, quello scempio che tanti danni ha prodotto in Paesi confinanti – come la Francia - e che era stato alla base delle tante iniziative di lotta. Intanto, l'amore degli italiani per le automobili continua ad aumentare: le vetture circolanti nel 2001 sono ormai più di 33 milioni.

Nel 2002 c'è un nuovo passaggio chiave nella contrattazione economica Aziende Associazioni gestori, che parte da una giusta chiave di lettura dell'evoluzione del parco automobilistico. Il graduale passaggio di questo verso i motori a gasolio spinge la Faib a reclamare il margine unico sui carburanti erogati; a prima vista sembra un passo indietro, in realtà costituisce una conquista sindacale importante, in quanto intercetta l'evoluzione dei consumi e posiziona la categoria verso quelli emergenti, semplificando la gestione.

Dopo il blocco dei grandi accordi, arriva la stagione delle intese di colore: dal 2003 fino alla crisi economica finanziaria dell'estate del 2008, i cui effetti si trascineranno fino alla fine del primo decennio del nuovo secolo. Una crisi paragonabile a quella del 1929.

Abbiamo ricordato che, al termine degli anni Novanta, per effetto delle norme europee e nazionali sulla concorrenza e dell'iniziativa dell'Antitrust, si introdussero gli accordi di colore, ossia con le compagnie petrolifere. In questo senso va ricordato quello del 2003 con Eni che avviò la politica del prezzo consigliato e la fissazione di un prezzo massimo, con il margine garantito, dopo aver uniformato i margini di benzina e gasolio.

In piena crisi economica mondiale, il biennio 2007 - 2009 vede il rinnovo di tutti i principali accordi di colore e prolungamenti di intese. Sono accordi che in qualche caso maturano, dal lato delle Associazioni dei gestori, su posizioni contrastate. Faib, in tale scenario economico, fa scelte difficili che mettono in sicurezza - dal punto di vista contrattuale e gestionale - i gestori per il decennio successivo. L'unità sindacale, che rappresenta un valore aggiunto per la categoria, si spacca sul tavolo Eni dove Faib e Figisc concludono l'accordo del 28 luglio 2009 con la compagnia, mentre la Fegica sceglie, in forte polemica, di non sottoscrivere l'accordo. Lo farà qualche mese dopo.

Con quell'intesa, presentata nel corso di una conferenza stampa tra i vertici di Eni, rappresentata dall'AD Scaroni e dai Presidenti delle Federazioni dei gestori firmatarie, Squeri e Landi, gli impianti di distribuzione carburanti si avviano verso la modernizzazione e l'innovazione della rete e la valorizzazione dei gestori stessi. L'intesa, per quanto riguarda gli aspetti economici, prevede il riconoscimento del valore del periodo di mancata contrattazione e quindi del pregresso maturato relativo al periodo precedente il 2009, l'adeguamento dei margini pro-litro, a partire da gennaio 2009 e l'introduzione di una politica di incentivazione variabile aggiuntiva al conseguimento di determinati obiettivi di natura qualitativa e quantitativa. Sugli aspetti normativi, si premia il merito e la professionalità: l'Azienda e le Associazioni firmatarie riconoscono l'inserimento a titolo oneroso, a carico dell'Azienda, di una clausola di recesso quale strumento di flessibilità, per stimolare e motivare il gestore ad operare secondo standard in linea con le migliori pratiche europee. Tale clausola, peraltro mai attivata, fu tra le principali criticità nel mondo sindacale. Il proposito era anche quello di approfondire e realizzare azioni concrete per valorizzare ulteriormente l'efficienza della rete di distribuzione carburanti a marchio – allora - Agip e la professionalità dei gestori nell'ambito della formazione, sostenibilità, relazioni professionali e sviluppo del Non-Oil, anticipando le linee evolutive della rete. Anche su questi aspetti i risultati non furono all'altezza delle aspettative. Certamente l'obiettivo era di traguardare il gestore verso maggiori performance, a fronte di riconoscimenti economici, portando la concorrenza anche sul livello dei servizi offerti.

2011

In Italia circolano 37.113.300 vetture, circa 619 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 1,556 euro

Un barile di petrolio costa 111,28 dollari

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Il secondo decennio tra crisi finanziarie e diffusione dell'illegalità

Il parco circolante continua ad aumentare fino al 2012, oltre soglia 40milioni, fino a quando i venti della nuova crisi finanziaria italiana, che si è scaricata pesantemente, sotto forma di accise, sui consumi di carburanti e sui cittadini, fa calare, per la prima volta, le autovetture circolanti: dai 37,1 milioni del 2011, nel 2012 le auto degli italiani si riducono a 35,5 milioni.

Il nuovo decennio comincia sull'onda della crisi finanziaria che aveva chiuso il precedente e le gravi difficoltà economiche esasperano le criticità del sistema. I riflessi sull'economia interna del Paese non tardano a farsi sentire mandando in crisi il Governo Berlusconi IV.

Il settore subisce una accelerazione dovuta all'effetto combinato del calo dei consumi e del prodotto raffinato, immettendo sul mercato un quantità di carburante a prezzi inferiori che fa crescere la concorrenza, mentre si sviluppano attività di distribuzione no logo e l'industria petrolifera, che da un lato alimenta il mercato extra-rete, dall'altro cerca di contenere le perdite innescando sia politiche esasperate di selfizzazione che di marketing aggressivo, con una riduzione di margini di guadagno delle gestioni legate al servizio.

Si acuiscono le divergenze con il mondo petrolifero, le stesse relazioni industriali ne risentono. Va in discussione il modello di governance del settore. Faib e Fegica, sulla base di una comune lettura della crisi, delle forti polemiche per l'andamento dei prezzi al consumo e per le contestazioni al settore di essere troppo strutturato in senso oligopolistico, a fronte di politiche commerciali insostenibili, progressivamente scivolanti verso la selfizzazione selvaggia, propongono, nel marzo 2011, un elaborato progetto di legge. Disegno di separazione della rete vendita che si ispira sia ad esperienze analoghe nel campo energetico che a precedenti elaborazioni della Faib degli anni '90, sintetizzate nello slogan "La terra ai contadini i distributori ai benzinai". Il progetto di legge, che tende a separare la rete vendita dalla parte industriale integrata a monte, tramite meccanismi di mercato, sebbene incontri il consenso delle principali forze politiche e sociali e riscuota un grande

sostegno nella categoria e nell'opinione pubblica, espresso anche attraverso decine di migliaia di firme a sostegno consegnate al Presidente della Camera Gianfranco Fini, si arena in Parlamento. Tale progetto, tra l'altro, anticipava quanto poi si è verificato, con il subentro di tanti retisti privati che hanno acquisito parte della rete a seguito dell'abbandono di svariati marchi petroliferi del mercato italiano. Il "modello grossista", che ha cambiato in parte l'assetto della rete, costituisce la risposta di parte dell'industria petrolifera alla proposta dei gestori, che, lungi dall'essere un'operazione di esproprio, proponeva esattamente l'approdo a cui è giunto il modello grossista, a titolo oneroso a favore dei gestori stessi. Non si volle comprendere il senso di quella proposta, coraggiosa, che tendeva ad introdurre più flessibilità e più concorrenzialità sulla rete, in un clima di evidente tensione nel settore. In seguito a quella proposta è stato il proliferare di centinaia di nuovi marchi, i cosiddetti no logo, ad opera di imprenditori privati, che rappresentano oggi oltre il 60% della proprietà della rete e dell'erogato, composta da imprenditori interposti tra fornitori del prodotto petrolifero e gestori, come emerge dagli studi sulla strutturazione della rete carburanti, costituendo quello che Faib definì uno "Schema protettivo per politiche di dumping economico e contrattuale".

Sul fronte istituzionale si consumavano due crisi: una economica e l'altra politico istituzionale che avrebbe travolto il IV Governo Berlusconi e spianato la strada al Governo dei tecnici capeggiato da Mario Monti, chiamato ad arginare il debito pubblico, a riprendere il cammino della crescita e a ricucire i rapporti di fiducia con l'UE e i mercati finanziari. Il Governo Monti, succeduto a quello Berlusconi, a dicembre 2011 vara l'incremento più consistente del prelievo fiscale sui carburanti aumentando le accise del 23,3% sul gasolio e del 13,2% sulla benzina.

Per la Faib, che si è impegnata a declinare i legittimi interessi dei gestori sul terreno degli interessi collettivi dei cittadini, gli aumenti delle accise sui carburanti sono iniqui perché toccano tutti i cittadini e si ripercuotono su tutte le filiere e infine intaccano le vendite dei gestori, che basano il loro lavoro sugli erogati che diminuiscono quando i prezzi si impennano.

Monti, dunque, tra i primi atti della sua azione di Governo decide - come altri in passato - di aumentare le accise sui carburanti per evitare la bancarotta dello Stato e il mancato pagamento degli stipendi e delle pensioni, come spiegherà in televisione agli italiani. La misura abbinata ad altre misure restrittive provocò uno shock sui consumi a cui si cercò di far fronte, sempre per quanto riguarda i carburanti, con l'operazione scontone introdotta - di lì a poco - dalla compagnia di bandiera a partecipazione statale, l'Eni. L'operazione serviva a promuovere un'azione

“reputazionale” di marketing, per attutire le polemiche seguite all’aumento delle accise e andare incontro al malcontento degli italiani e degli automobilisti. Ma il conto veniva presentato ai gestori carburanti a marchio e nel medio periodo a tutta la categoria. Dal lato del settore, la scelta dello sconto operata da Eni - sotto presumibili pressioni governative - di fatto svuotò l’intesa del 2009 che l’AD di Eni disse essere imperniata intorno alla figura essenziale del gestore-imprenditore. Fu una scelta sbagliata, perché da una parte ancora una volta lo Stato faceva - come aveva già fatto in precedenza e come avrebbe fatto in seguito - operazione di cassa cercando di scaricare a valle, alla distribuzione, gli oneri reputazionali dei maggiori aumenti, e dall’altra perché Eni si prestò ad un’operazione che stravolse il mercato e le abitudini dei consumatori impoverendo il settore, con politiche largamente replicabili, con la banalizzazione delle politiche commerciali, con effetti deleteri e deprofessionalizzanti, l’esatto contrario di quello che l’Azienda aveva perseguito con l’Accordo del 2009.

Il fronte sindacale, registrando una nuova spaccatura, reagì con fermezza dichiarando la propria contrarietà all’azione intrapresa dall’Azienda, che stravolgeva le regole di mercato e invadeva le vite dei gestori, costringendoli a prestazioni domenicali, in violazione della normativa vigente in materia di orari di apertura e chiusura delle attività e del rispetto del riposo settimanale, garantito ad ogni categoria di lavoratori. La protervia e l’arroganza si fermò solo davanti all’evidenza dei conti economici e dell’insostenibilità dell’operazione a lungo andare. Da lì trovarono terreno fertile tante aziende petrolifere che sulla scia di Eni, in risposta allo sconto e poi all’Iperself, trasformarono tanti punti vendita in Automat, attuando quella selfizzazione selvaggia che ancora oggi, nonostante le denunce di Faib, Fegica e Figisc, vede tanti operatori continuare indisturbati a erogare carburanti in barba alle norme di settore, utilizzando contratti di affidamento capestro per le gestioni e formule contrattuali illegali.

Il nuovo quadro politico istituzionale da una parte e le crescenti difficoltà economico-finanziarie del paese dall’altro aprono un nuovo scenario per la distribuzione carburanti. Le Associazioni - con la Faib in prima linea - si concentrano su una difficile battaglia politica ed istituzionale tesa a garantire il quadro legislativo normato dal d. lgs. 32/98 e dalla 57/2001 che la reazione alla proposta “Libera la Benzina” vorrebbe cancellare o aggirare con norme e comportamenti illegali. Sono anni di scioperi e di proteste che respingono gli assalti al settore ad opera di potenti lobby che “muovono” l’Ue o l’Antitrust con pretestuose ragioni di mercato. Le leggi, 111/2011 e 27/2012 sono il risultato di un confronto a tutto campo, aspro, esercitato sul terreno della piena concorrenza e della competitività,

a riconferma della legislazione speciale del settore. Faib Fegica e Figisc, ricompattate nell'unità sindacale dall'aggressione datoriale, lavorano anche a rafforzare le misure di Welfare a favore della categoria, con il bonus fiscale, il rifinanziamento del fondo indennizzi e il rafforzamento del Cipreg. Grazie alla pressante azione sindacale di quel periodo, a tutela della categoria, è stato sventato il rischio concreto di essere espropriati ed estromessi dal ruolo di gestori, vanificando le conquiste fatte nel passato.

E' in questo ambito che matura la vittoriosa battaglia, raggiunta a suon di scioperi, della trasformazione del bonus fiscale in misura strutturale. Un obiettivo inseguito per quasi vent'anni dalla categoria diventa norma nel 2011, con l'art. 34 della legge 183, a seguito della ennesima mobilitazione e alla proclamazione di sciopero generale per l'8, 9 e 10 novembre.

Di contro, in quegli anni prende sempre più piede l'illegalità, sia fiscale con evasione iva, e in qualche caso anche delle accise, ancora oggi considerata il cancro della distribuzione, sia di quella contrattuale, attraverso tipologie contrattuali illecite ed il sottrarsi alla contrattazione collettiva, da parte dei retisti privati, entrati sulla rete senza scrupoli, solo con l'obiettivo di fare cassa. Le Associazioni di categoria, e Faib più di tutte, a seguito di ciò hanno dovuto ricorrere ad azioni legali a fianco dei gestori danneggiati, portando in tribunale diversi retisti, alcuni dei quali subentrati nella gestione di marchi storici con l'intento fraudolento di sottrarre risorse al settore e deprecare il margine dei gestori. Grazie all'azione sindacale e al gruppo di legali scelto decine e decine di gestori patrocinati da Faib hanno ottenuto giustizia dai Tribunali italiani, con risarcimenti economici sui margini indebitamente sottratti nell'ambito dell'operazione di cessione degli impianti Esso a privati.

Nel frattempo, le Associazioni dei gestori e quelle degli operatori indipendenti prima, il 18 ottobre 2013, e dell'industria petrolifera dopo, il 12 dicembre 2018, a fronte delle difficoltà sulla rete, delle complicanze negoziali e applicative, hanno introdotto, con la tipizzazione, una nuova tipologia contrattuale, la commissione sia sulla rete ordinaria che autostradale, con la previsione di un accordo di secondo livello e l'istituzione dell'ente bilaterale, un passo per la concertazione a tutto tondo, avviando una fase più costruttiva di confronto nella filiera. Una innovazione contrattuale, tuttavia, che ha stentato e stenta a decollare, così come la bilateralità nel settore, che fatica a trovare la sua corretta attuazione essendo al momento confinata nel limbo di una concertazione per lo più conciliativa.

A conferma della propria strategia Faib ha continuato ad operare per l'equità e i diritti, ad affermare l'intangibilità del margine rapportato al pro litro, a garantire sicurezza sui luoghi di lavoro, a combattere lo squilibrio contrattuale e pratiche di vero e proprio caporalato petrolifero.

Nel 2014, dopo una lunga fase di trattativa, il nuovo Accordo Eni con Faib Fegica e Figisc rispiana la strada alle relazioni industriali, stabilendo l'intangibilità del margine, il ruolo del gestore e il servizio al consumatore, ricentrando su politiche commerciali più oculate lo sviluppo della rete.

Nello stesso tempo il 23 Maggio 2014 arriva la doppia condanna per Shell per abuso di posizione dominante e violazione delle condizioni eque e non discriminatorie. Succede al Tribunale di Massa dove Shell viene condannata ad applicare al gestore che è un socio Faib un prezzo di cessione del carburante analogo a quello praticato da altri punti vendita della stessa trade area, gestiti direttamente o tramite società di comodo dalla stessa compagnia.

Il gestore aveva chiesto al Giudice di dichiarare l'illegittimità del comportamento tenuto dalla Shell Italia SpA e ordinare alla stessa Compagnia di applicargli un prezzo di acquisto del carburante equiparato al prezzo al quale la stessa vendeva il prodotto ai gestori degli impianti di distribuzione di AICO UNO Srl, presenti nel medesimo bacino di utenza, gestiti direttamente da AICO, Società partecipata e controllata da Shell, con lo stesso contratto di comodato, o di applicargli un prezzo di acquisto concorrenziale a quello concesso ai gestori dei predetti impianti AICO o ancora di praticargli prezzi di acquisto che gli consentissero di applicare prezzi di vendita al pubblico competitivi con quelli praticati dai gestori di impianti AICO, ovvero con i prezzi dei gestori di impianti, anche di marchi differenti, situati nelle zone limitrofe. Il Giudice decise, nell'ambito di una approfondita analisi del contesto legislativo vigente e della puntuale disamina del contratto intercorrente tra gestore e Compagnia, che, riguardo ai prezzi del carburante praticati da Shell ai gestori d'impianto nella Provincia di Massa, non parendo giustificata l'imposizione, al gestore ricorrente, di un prezzo di cessione più alto, venendo, quindi, in rilievo un abuso della posizione dipendente, con conseguente nullità dei prezzi imposti, il divieto di pratiche discriminatorie possa consentire di individuare come prezzo di cessione delle future somministrazioni quello stesso praticato da Shell all'impianto più vicino a quello gestito dal gestore.

Il Tribunale di Massa diede ragione al gestore e condannò la Shell che faceva sistematicamente ricorso a politiche commerciali che si sostanziavano nella pratica di condizioni discriminatorie e inique, fondate sull'abuso di posizione dominante, così come vietato dalle leggi dello Stato.

Con quella sentenza si chiudeva una fase contrattuale molto dibattuta e combattuta.

Nel frattempo, il settore, per colpa delle politiche dell'industria petrolifera e dei retisti, si trova in un vortice da esso stesso, alimentato senza una apparente via d'uscita. Prova ne è la schizofrenia delle compagnie petrolifere sulle politiche commerciali che passano dal promuovere la selfizzazione selvaggia per poi perseguire e rilanciare il servito e, quindi, il ruolo del gestore, che tanto è stato e continua ad essere apprezzato dai consumatori italiani. Tale schizofrenia non si limita all'oscillazione delle politiche commerciali, ma giunge sino a stressare gli stessi prezzi consigliati tra self e servito, con differenziali sensibili e fuori da logiche apprezzabili. Da un lato si vorrebbe spingere il servizio "servito", dall'altro lo si disincentiva, con una maggiorazione di prezzi che appare ai più di difficile comprensione e lontano dai margini riconosciuti ai gestori, ai quali per il lavoro che svolgono, anche a fronte di propri investimenti, viene riconosciuto un margine parziale. Il risultato è che con un differenziale proibitivo i consumatori sono stati spinti a servirsi da soli, magari cercando un prezzo sempre più conveniente, al di là dei marchi e della qualità del prodotto, alimentando quella parte della rete che ha operato in regime di evasione fiscale.

I continui cambiamenti portano anche all'affermazione dell'uso crescente della moneta elettronica.

Le Federazioni hanno sempre sostenuto la necessità di mettere in sicurezza l'incolumità dei gestori esposti per l'accettazione dei pagamenti in contanti al rischio furto e rapine. Per lungo tempo le Associazioni hanno richiesto l'azzeramento delle provvigioni sulle transazioni elettroniche ad elevato interesse pubblico, come quelle sui carburanti, gravate per oltre il 50% dal prelievo fiscale e necessitate da motivi di sicurezza. È la questione più volte rilanciata del credito d'imposta a fronte dei pagamenti elettronici.

Sulla materia si interviene varando finalmente il credito di imposta a favore dei gestori di impianti di distribuzione carburanti, di cui all'art. 1 commi 924-925 Legge n. 205/2017 e ss. (Legge di Bilancio 2018), e con il Decreto-Legge 30 aprile 2019, n. 34 (Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi) che stabilisce all'art 16 le norme attuative in materia di "Credito d'imposta per le commissioni riferite a pagamenti elettronici da parte di distributori di carburante". Si tratta di un risultato politico sindacale di grande rilevanza per la categoria, impensabile fino a qualche tempo prima, dovuto alla caparbia delle Federazioni dei gestori e alla fondata motivazione della causa che l'ha sorretta e che le ha viste impegnate in una lunga battaglia

per il riconoscimento pari al 50 per cento delle commissioni addebitate agli esercenti di impianti di distribuzione di carburante, a fronte dell'accettazione della moneta elettronica.

Per quanto concerne le politiche sindacali si consuma lo scontro tra le Federazioni di categoria dei gestori contro la Esso, Petrolifera Adriatica e Retitalia nell'ambito della cessione a pacchetto degli impianti ex Esso davanti al Tribunale di Roma. L'Ordinanza emessa dal Collegio giudicante dell'XI^a Sezione del Tribunale di Roma e depositata il 13 febbraio 2018 conferma esplicitamente la validità del quadro normativo speciale della distribuzione carburanti e della ricostruzione interpretativa ripetutamente proposta dal Sindacato, spianando il terreno a migliaia di potenziali ricorsi individuali, cosa che sarà fatta vittoriosamente conto Petrolifera Adriatica, prima nella sede di Roma e poi presso il Tribunale di Brescia, nell'ambito della cosiddetta "Vertenza Esso". Il Tribunale di Roma, infatti, riconosce che il complesso normativo più volte citato dalle ricorrenti (D. Lgs. 32/1998 così come successivamente modificato e integrato dalle Leggi 57/2001 e 27/2012) attribuisce alle Organizzazioni di Categoria la legittimazione alla contrattazione dei relativi Accordi collettivi, attribuendo alle clausole di tali pattuizioni collettive, attraverso il meccanismo della c.d. nullità di protezione, efficacia vincolante rispetto al contenuto dei singoli Contratti sottoscritti poi da ciascun gestore con ogni controparte. Con un tale inequivocabile dispositivo, il Tribunale di Roma, in sede collegiale, consegna a tutto il settore un elemento certo al quale fare riferimento per ricondurre i comportamenti di ciascun operatore al dettato normativo. Segue una lunga fase di contenzioso legale che vede soccombere alcuni importanti retisti in vari Tribunali italiani, a partire da quello di Brescia.

2021

In Italia circolano 39.822.723 vetture, circa 672 ogni mille abitanti.

Un litro di benzina costa 1,625 euro.

Un barile di petrolio costa 71 dollari.

Elaborazioni Confesercenti su dati Anfia e Istat e Us Energy Information Administration

Illegalità contrattuale e ammodernamento della rete le priorità della riforma

E arriviamo agli anni più recenti e anche più drammatici. A fronte di un quadro già così complesso non possiamo non ricordare gli accadimenti che si sono verificati dal 30 gennaio 2020 e terminati, ufficialmente, a maggio 2023. Il 31 gennaio 2020 il Governo italiano proclama lo stato d'emergenza, per lo scoppio della pandemia di Covid 19 per sei mesi, poi prorogato, con successivi decreti e diverse misure, al 31 luglio 2021. Il Paese entra progressivamente in lockdown, viene imposto il confinamento domestico e la chiusura di quasi tutte le attività, ad eccezione di quelle di pubblico interesse. Tra queste le rivendite di prodotti indispensabili come gli alimentari i medicinali e la distribuzione carburanti essenziale per garantire la mobilità dei mezzi di soccorso e del servizio sanitario. Ma per le aree di servizio, sia su rete ordinaria che autostradale è una rimessa totale, dovendo sostenere spese di apertura e mantenimento del servizio, in assenza della domanda. E' un sacrificio enorme a cui lo Stato chiama la categoria a proprio rischio e pericolo, senza la fornitura dei presidi sanitari necessari a garantire la prevenzione e la salvaguardia della salute degli operatori della rete. A centinaia si ammalano, si contano i morti. Per tutta la pandemia la categoria ha garantito il servizio di mobilità ai mezzi di soccorso, alle forze dell'ordine, al personale sanitario e a quello civile addetto ai soccorsi. In quelle circostanze le Associazioni di categoria - anch'esse da remoto - hanno fatto salti mortali per salvaguardare i gestori, fornire informazioni corrette, assistenza sulla gestione della crisi, aggiornamenti sulle norme emergenziali, emanate dal Governo, e sulle precauzioni sanitarie da adottare, denunciando le difficoltà degli operatori ad essere sulla rete e a garantire i servizi indispensabili alla sicurezza del Paese, a portare al Governo le necessità per continuare a garantire il servizio di presidio logistico del territorio. È stata certamente tra le fasi più critiche e difficili della storia del Paese e anche per la categoria. In quell'arco temporale sono stati siglati con tutte le compagnie petrolifere e con i principali retisti accordi di colore straordinari, atti a tutelare la sopravvivenza economica delle gestioni, oltre al continuo confronto con il governo

e le istituzioni per il riconoscimento del sostegno, poi varato dallo Stato, che ha consentito alla categoria di superare il fallimento economico. Da quella prova, grazie all'impegno corale e totale di Faib Fegica e Figisc che si sono prodigate, con le rispettive Confederazioni, Confesercenti e Confcommercio in prima linea, la categoria è uscita indenne e rafforzata nel rapporto con la cittadinanza e con le istituzioni che hanno riconosciuto il ruolo responsabile, coraggioso ed essenziale svolto al servizio delle necessità vitali del Paese. Lo Stato, con l'importante supporto delle Associazioni di categoria, ha saputo valorizzare l'enorme sacrificio fatto nell'ambito delle politiche di ristoro in favore delle categorie maggiormente danneggiate dal lockdown.

Oggi più che mai, Faib è impegnata, a seguito di un radicale cambiamento nel mondo del commercio, a tipizzare nuove tipologie contrattuali per rispondere a diverse esigenze che impongono più flessibilità, professionalità nei servizi sempre più tecnologici, preparando e formando i gestori del futuro, ad affrontare le nuove sfide imposte anche dalla transizione energetica alle porte.

E' necessario lavorare alla ristrutturazione della rete in senso ecologico, di favorire l'abbattimento delle emissioni, delle nuove energie per la mobilità, per gli e-fuel e i biocarburanti e una maggiore penetrazione del non oil, che bisogna regolamentare con gli Accordi per essere fonte di reddito utile a contribuire a mantenere in equilibrio il conto economico delle gestioni.

Le attività non oil esercitate sulle aree di servizio di distribuzione carburanti rientrano a pieno diritto tra gli aspetti disciplinati dalla L. 57/2001, art 19, comma 3, che norma in modo specifico che "Negli stessi Accordi aziendali (quelli tra titolari di Autorizzazioni e Associazioni di categoria previsti dalla normativa di settore ossia il D. Lgs 32/98, la stessa L.57/2001 e la L.27/2012 e il Reg Europeo 720/2022) sono regolati i rapporti contrattuali ed economici inerenti le attività aggiuntive a quelle della distribuzione carburanti"

Lo stesso D. Lgs 32/98 all'art 1 comma 9 prevede, in combinato disposto con il comma 6 (che definisce modalità e durata dei contratti, secondo quanto stabilito negli accordi aziendali), la possibilità di commercializzare altri prodotti, a condizione di una comunicazione al comune e del rispetto della normativa ambientale e sanitaria.

Se tali attività non oil sono esercitate sulla rete carburanti secondo le modalità del franchising, rientrano nella medesima disciplina speciale di settore, in combinato disposto con la legge di disciplina del franchising 129/2004.

Per anni, in considerazione della marginalità di tali attività sulla rete carburanti, gli AA EE sottoscritti dalle Federazioni dei gestori e dai titolari di autorizzazioni, (prevalentemente compagnie petrolifere o di distribuzione di prodotti petroliferi) hanno mancato di disciplinare compiutamente anche questi aspetti derivanti dalla fonte giuridica primaria, sebbene le stesse organizzazioni dei gestori avessero sottoscritto con le Associazioni dei titolari di autorizzazioni, ossia UP - oggi Unem - e Assopetroli, accordi che, in modo anche specifico, regolassero, dal lontano 18 novembre 1992 anche gli aspetti del non oil sulla rete carburanti, arrivando a normare la durata, i canoni in base alle fasce di erogato, gli oneri di accoglienza nel caso di affidamento delle attività commerciali diverse a terzi ed altri aspetti non meno importanti.

Questi accordi, stipulati sulla base della normativa di settore, rivestono, per definizione derivata dalla previsione legislativa carattere assoluto di erga omnes, proprio in quanto precetto legislativo.

L'omissione fin qui compiuta va oggi colmata con una nuova cultura della negoziazione e delle relazioni industriali. Lo impongono le mutate condizioni economiche e sociali del paese, la diversa struttura della rete carburanti, i nuovi stili di vita dei cittadini, le nuove tecnologie, le energie alternative, che si affacciano prepotentemente sul mercato della mobilità, la diffusione delle attività stesse sulla rete e la ricerca di nuovi modelli di relazioni industriali per la sostenibilità delle aree di servizio, oggi mono dipendente dal margine pro litro. L'occasione per farlo c'è ed è l'attesa riforma del settore.

Un insieme di aspetti e relazioni, che possono essere messi a sistema già nell'ambito delle relazioni industriali tra le organizzazioni dei gestori e le aziende titolari di autorizzazioni, nel più breve tempo possibile, a cominciare dai prossimi rinnovi degli AA EE.

Ma la sfida più importante che attende Faib è quella di non transigere nel contrastare l'illegalità contrattuale. Ci sono sulla rete quasi la metà dei contratti di gestione che hanno una matrice irregolare o illegale. Per il sindacato questo resta inaccettabile. Tanti, troppi soggetti, soprattutto retisti privati, si sono sottratti al confronto, riconoscendo ai propri gestori margini da fame, quello che per primi abbiamo definito il cosiddetto "Caporalato petrolifero", più volte denunciato alle autorità competenti che, nella piena indifferenza, non hanno saputo far rispettare le leggi dello Stato. Su questo tema Faib è e sarà intransigente.

Grazie alla forte adesione all'ultimo sciopero proclamato dalle tre sigle sindacali dal 24 al 26 gennaio 2023, poi ridotto ad una giornata per iniziativa di Faib, a seguito dell'introduzione dell'improvvido

ed inutile cartello del prezzo medio regionale, si sono create le condizioni con il Governo Meloni per insediare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo di filiera con tutti i soggetti della distribuzione carburanti e i Ministeri competenti.

A quel tavolo si gioca il futuro della categoria e come sempre Faib farà la sua parte per correggere quelle storture che tanto hanno fatto soffrire questa categoria e affrontare le nuove sfide che la transizione ci impone.

In questi sessanta anni di vita la Faib si è saputa rinnovare sia ai vertici nazionali che periferici, con l'avvicendamento continuo di Presidenti e Direttori nazionali, garantendo rinnovamento e pluralità nel gruppo dirigente, in linea con i principi democratici che ispirano lo Statuto Faib, con la convinzione e certezza che chi ha condotto questa grande organizzazione lo ha fatto nell'interesse generale dei gestori, a prescindere dai momenti più o meno difficili in cui ognuno ha ricoperto quel ruolo.