



ASSEMBLEA FAIB

***I GESTORI PROTAGONISTI DELLA MOBILITÀ
NELL'ERA DELLA TRANSIZIONE***

LINEE PROGRAMMATICHE

*ROMA
12 maggio 2021*

Presentazione

La Faib svolge la sua dodicesima Assemblea elettiva in un momento di grande emergenza, per il mondo e per il paese.

La crisi sanitaria più severa dell'era contemporanea, determinata dal Covid-19, continua da più di un anno a mietere vittime. La pandemia non accenna a diminuire la propria corsa, non facendo intravedere una via di uscita a breve.

L'orizzonte rimane chiuso non solo per l'avvento di nuove variabili del virus, ma anche per gli errori e le incertezze mostrate nell'affrontare il Coronavirus e per i ritardi del piano vaccinazioni, seguiti agli incredibili errori contrattuali commessi in sede europea.

Il 2021 si è aperto con una crisi di Governo, che le forze politiche non sono state in grado di affrontare, e l'arrivo a Palazzo Chigi - dopo un preoccupato intervento del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella- del Governo Draghi, guidato da uno degli uomini più rappresentativi e prestigiosi del paese, a significare la drammaticità del momento, segnato dalla doppia emergenza, sanitaria ed economica.

Il Presidente del Consiglio ha presentato- tra conferme e novità- il nuovo Governo, con forti presenze tecniche nei ruoli chiave e varando, sotto la spinta di un mutato clima politico, il Ministero della Transizione Ecologica, evidenziando emblamaticamente una nuova centralità per il tema dei cambiamenti climatici e dello sviluppo sostenibile.

Il nuovo corso politico assegna al MITE le competenze istituzionali in materia energetica, fino ad oggi di competenza del Ministero dello Sviluppo Economico, che negli ultimi anni non ne aveva fatto un fiore all'occhiello. Non sembra solo un trasloco, piuttosto una scelta destinata a modificare il panorama energetico. Certamente ne ridisegna le competenze istituzionali e ridefinisce i luoghi delle decisioni, con il neonato CITE, Comitato interministeriale della transizione ecologica insediato a Palazzo Chigi, in cui si rendono collegiali le scelte in materia ecologica ed energetica

Si tratta di un cambiamento che chiama alla riflessione tutti i protagonisti della politica energetica.

L'importante innovazione delinea finalità e annuncia strategia, riassegna i ruoli e conferma che gli obiettivi della sicurezza, le esigenze produttive, le necessità civili e i bisogni della mobilità degli italiani restano al primo posto dell'agenda della transizione energetica.

In un mondo in rapida trasformazione, con le enormi potenzialità della ricerca, non c'è spazio per scelte ideologiche o preconcepite, preordinate; bisogna essere nei processi, saper guardare avanti con fiducia nel progresso, con idee e scelte coraggiose.

Nulla è scritto, nulla sarà come prima, tutto potrà accadere.

1. Il quadro internazionale

Il 2021 si presenta carico di incognite.

Già le attese per il 2020, sebbene in un clima di incertezza, erano di modesta ripresa rispetto al 2019.

La crescita globale si era stabilizzata su ritmi bassi con dinamiche dei prezzi ai margini della deflazione per la maggior parte delle economie. Diverse concause determinavano questo quadro tra cui: le guerre tariffarie, la Brexit l'abbassamento del trend di sviluppo delle maggiori economie asiatiche, Cina e India, le tensioni legate al ripristino dell'embargo alle esportazioni dell'Iran, le gravi difficoltà in alcune economie, come Turchia, Argentina, Venezuela.

La situazione è però mutata imprevedibilmente con il diffondersi su scala globale della pandemia COVID-19.

Lo shock derivante dall'epidemia ha richiesto misure di intervento straordinarie che hanno prodotto effetti sociali ed economici di rilievo.

Il 2021 ha fatto il suo esordio con la maggior parte dei paesi in fase emergenziale, con ricorso a interventi limitativi con modalità di gestione che influenzano in misura decisiva i processi di produzione e distribuzione. Oltre alle differenze geografiche stanno emergendo quelle settoriali; la crisi ha colpito prevalentemente le attività dei servizi, mentre la maggior parte dei settori dell'industria, le costruzioni e i settori del relativo indotto stanno raggiungendo livelli pre-crisi

Se ad inizio del 2020 si prevedeva una domanda di petrolio superiore ai 101 milioni barili/giorno, l'impatto del COVID-19 ha stravolto completamente lo scenario: a febbraio si registrava il primo improvviso calo di 5-6 punti percentuali dovuto all'esplosione della crisi pandemica in Cina, con il blocco temporaneo di alcune settimane dell'attività manifatturiera, cui ha fatto seguito il progressivo blocco delle economie occidentali che ha imposto una riduzione della domanda senza precedenti.

Nell'arco di 30 giorni è venuto a mancare più del 20% dei consumi mondiali giornalieri, prevalentemente connessi al settore dei trasporti e della mobilità delle economie industrializzate.

Le restrizioni intraprese nel corso del 2020 nei vari paesi per contrastare l'epidemia hanno riguardato oltre la metà della popolazione mondiale. Aver bloccato completamente il movimento e le attività produttive, commerciali e turistiche, l'istruzione e il tempo libero di intere nazioni ha prodotto effetti di proporzioni senza precedenti sulle economie mondiali, con riflessi immediati sulla domanda di energia e un impatto dirompente su quella di petrolio. Durante la fase più acuta dell'emergenza sanitaria le attività di trasporto a livello globale si sono infatti ridotte del 50-60 per cento, con cali di oltre il 90 per cento nei trasporti aerei.

In un simile contesto, la produzione mondiale di petrolio, che durante il 2019 aveva continuato a crescere, arrivando a sfiorare i 102 milioni barili/giorno nell'ultimo trimestre, con scorte di 700 mila barili/giorno, non è riuscita ad adeguarsi tempestivamente al crollo improvviso della domanda, soprattutto per via del fallimento dei colloqui OPEC e della grave frattura tra Russia ed Arabia Saudita. Il vertice dell'

OPEC+ di marzo 2020, convocato per la scadenza dei tagli concordati a dicembre 2018, aveva visto il rifiuto da parte della Russia, leader non-Opec, di rafforzare tali tagli e di estenderli fino alla fine dell'anno. Nel giro di un paio di settimane i prezzi del greggio sono passati dagli oltre 64 dollari/barile di inizio anno ai 17 di media di aprile. Mese in cui il cartello petrolifero ha dovuto trovare necessariamente un accordo di massima. La produzione è così calata di quasi 10 milioni di b/g tra aprile e giugno 2020, per poi essere incrementata gradualmente di 2 milioni di b/g nel corso dell'estate. Le quotazioni del petrolio hanno via via recuperato dai minimi toccati nelle settimane del lockdown; dalla fine di ottobre i corsi petroliferi hanno raggiunto valori prossimi ai 50 dollari al barile. Vi hanno contribuito la diffusione delle notizie incoraggianti sui vaccini, il superamento dell'incertezza sull'esito delle elezioni statunitensi e la tenuta della domanda asiatica. A dicembre i prezzi hanno beneficiato anche della decisione dell'OPEC+ di adottare un più graduale ripristino della produzione da gennaio 2021, dell'approvazione di un nuovo stimolo fiscale negli Stati Uniti e della riduzione dell'incertezza legata al negoziato per la Brexit.

I prezzi dei principali prodotti raffinati sui mercati internazionali, hanno registrato nel 2020 una quotazione media annua per la benzina di 29 centesimi euro/litro, in calo del 37 per cento rispetto al 2019, mentre quella per il gasolio di 28 centesimi euro/litro, in calo del 39 per cento.

Sul mercato pesa l'ampiezza delle scorte accumulate nella fase dei lockdown e le prospettive della domanda di greggio restano incerte visto che l'attività economica è ancora di molto inferiore ai livelli pre-crisi in alcuni settori ad alto impiego di combustibili fossili. Le prospettive per il 2021 sembrano compromesse dai forti tagli agli investimenti, depressi dai prezzi e dalla necessità di consolidamento dei bilanci per le imprese che sono sopravvissute all'Annus horribilis 2020. Il taglio degli investimenti che si profila nel corso di quest'anno potrebbe portare nel 2025 ad una riduzione dell'offerta pari a 9 milioni barili/giorno con il rischio in prospettiva di non riuscire a soddisfare una domanda in ripresa.

Nel medio termine, sul mercato peseranno inoltre le politiche volte a ridimensionare la dipendenza dagli idrocarburi, sollecitando gli investimenti nelle fonti rinnovabili.

Ad oggi l'impatto macroeconomico della crisi del Covid-19 è stato mitigato dal sostegno delle politiche di bilancio. Importanti misure fiscali e di sostegno alle imprese sono state adottate da tutti i paesi in risposta alla pandemia. Nell'Area euro l'insieme di questi provvedimenti è stato pari a circa il 4,5% del PIL e costituito in gran parte da spesa addizionale sotto forma di trasferimenti e sovvenzioni a famiglie e imprese.

Il 2021 riceve dal 2020 l'eredità di saldi di bilancio fortemente deteriorati in molti Paesi, con aumenti eccezionali dei deficit. I livelli più elevati si riscontrano fuori dall'area euro (Usa, Giappone e Regno Unito hanno registrato deficit tra il 10 e il 15 del Pil) ma anche nell'eurozona il deficit sfiora il 9 per cento del Pil, con un livello del 6 per cento in Germania e sopra il 10 nelle altre maggiori economie dell'area.

2. Il quadro nazionale

Le prospettive del 2021 sono legate all'evolversi della situazione emergenziale da COVID -19.

Le eredità che verranno trasmesse al nuovo ciclo economico saranno la relativa accumulazione di un imponente stock di debito pubblico, un drastico peggioramento delle condizioni del mercato di lavoro e le conseguenti tensioni sull'allargamento delle disuguaglianze.

La politica di bilancio ha avuto un ruolo decisivo nel contenere l'evolversi della crisi svolgendo una funzione protettiva dei redditi del settore privato. Attraverso misure di incentivo degli schemi di lavoro a orario ridotto, al ricorso agli ammortizzatori sociali e al divieto dei licenziamenti si è impedito alla crisi di trasmettersi alle condizioni di vita delle famiglie. Numerosi interventi espansivi si sono susseguiti, con i decreti Cura Italia, Rilancio, Agosto e più recentemente con il Decreto Sostegni, sono stati stanziati oltre 100 miliardi di euro per il 2020. Sono stati poi introdotti ulteriori interventi con il decreto Ristori, includendovi anche il settore della distribuzione carburanti. Le stime sono di un disavanzo che si attesti su livelli di poco inferiori al 10% e di un incremento dello stock di debito pubblico, pari a oltre 22 punti di PIL.

Nei primi due trimestri del 2020 la pandemia ha determinato un crollo del PIL con un successivo rimbalzo nel terzo (+15% su base congiunturale) che ha ridotto il gap rispetto al 2019. Tuttavia, con la seconda ondata del virus, anche se in presenza di limitazioni meno incisive rispetto a quanto accaduto nel primo lockdown, il PIL è tornato a diminuire andando così a determinare una contrazione dell'8,8 su base d'anno.

L'articolazione settoriale della crisi ha colpito soprattutto i settori dei servizi a bassa intensità di capitale mentre i settori dell'industria più a capital intensive nel complesso hanno tenuto. Inoltre, un contributo positivo alla crescita degli investimenti deriverà dai programmi di aumento della dotazione infrastrutturale del Paese legati ai finanziamenti del Next Generation Eu.

La spesa delle famiglie registra pesanti variazioni negative. Nei tre trimestri dell'anno in esame: -7,3% nel primo, -19,2% nel secondo e del -7,3% nell'ultimo, pari a 90 miliardi di spesa in meno. Il 71% della perdita di spesa si concentra sui servizi e il 29% sui beni (i durevoli perdono 12 miliardi di spesa ossia il 36% della perdita del settore). La spesa in Italia dei non residenti si contrae del 55% (9,3 miliardi in meno).

Se normalmente le fluttuazioni cicliche della domanda e della produzione sono più ampie per quei prodotti il cui acquisto può essere rinviato (beni durevoli) la particolarità della crisi che stiamo attraversando sta nel crollo dell'attività di alcuni segmenti dei servizi privati più interessati dai provvedimenti di distanziamento e separazione fisica. Settori come il trasporto aereo e ferroviario, e più in generale tutti i servizi legati al turismo, dal comparto alberghiero alla ristorazione, sono in una fase di profonda crisi.

Il quadro macroeconomico ci indica come i consumi nel 2020 hanno avuto addirittura una caduta maggiore di quella già elevatissima del prodotto interno in gran parte dovuta all'impossibilità materiale di spendere ed al cambiamento di abitudine al consumo.

A causa delle restrizioni e della forte incertezza delle aspettative, la propensione al risparmio è raddoppiata, dall'8,3 al 16,5%. La velocità della ripresa sarà guidata dalla normalizzazione dei comportamenti di mobilità e consumo.

Resta molto complicato stabilire in che misura eventi catastrofici come quello in corso possano impattare sulle aspettative. Non è escluso che i condizionamenti ai comportamenti di spesa durino ancora a lungo, portando cioè a modificare gli stili di vita in una direzione più frugale e meno dinamica in maniera permanente. In questo senso, contano anche i mutamenti nelle abitudini di vita e di consumo che deriveranno dalla diffusione di alcune modalità di organizzazione dei processi di lavoro/produzione e consumi, ad esempio a seguito dell'accelerazione nella diffusione dello smart working.

Le aspettative sul 2021 dipendono prioritariamente dal successo della campagna di vaccinazione. Soltanto un pieno conseguimento degli obiettivi annunciati potrà infatti restituire a famiglie e imprese la fiducia necessaria per riportare i consumi ai livelli pre-pandemici.

Stimiamo che ogni mese di ritardo nella campagna vaccinale determini 4.7 miliardi di mancato recupero dei consumi e una corrispondente perdita di Pil dello 0,3%. Un ulteriore costo reale che l'economia italiana non può evidentemente permettersi.

La caduta dell'inflazione osservata a livello internazionale ha avuto riscontro anche in Italia. La caduta dell'inflazione al consumo è un riflesso dell'andamento cedente dei prezzi all'import, legato soprattutto alla caduta delle quotazioni internazionali del petrolio.

3. Il settore energetico e la distribuzione carburanti

I consumi di benzina- come ripetutamente denunciato da Faib e alla base delle richieste di ristoro per i gestori carburanti- si sono ridotti nell'ultimo anno del 26,1%, quelli di gasolio del 14,7% della benzina e quelli di GPL del 21%. La contrazione dei tre prodotti ammonta a quasi 7,5 miliardi di litri così distribuiti: 2 miliardi per la benzina, 4,7 miliardi per il gasolio e 680 milioni di litri di Gpl. I consumi di gasolio diminuiscono nel circuito rete da 18,4 miliardi di litri a 14,8 con un decremento di 3,7 miliardi mentre la flessione è meno pesante nel circuito extrarete: da 13,3 miliardi di litri a 11,4 con un decremento di 1,9 miliardi di litri.

Si ridimensionano anche i consumi di benzina, nel circuito di rete da 9,7 miliardi di litri scende a 7,6 perdendo circa 2 miliardi, la flessione nel circuito extrarete è di 0,791 miliardi di litri scendendo da 2,8 miliardi di litri a 2. Sono stati pesantemente penalizzati anche i consumi di gpl: da 3 miliardi di litri a 2,5 con una flessione di 680 milioni di litri. Alla caduta dei consumi corrisponde la perdita dei corrispondenti introiti erariali: accise ed IVA sull'accisa (senza conteggiare il mancato incasso dell'IVA sul puro prezzo industriale) del gpl per 115 milioni di euro, della benzina per 2,5 miliardi di euro, e, infine, del gasolio per 4,2 miliardi di euro, ossia per un saldo negativo di 6,8 miliardi di euro.

In questo quadro le importazioni di greggio diminuiscono nel 2020 rispetto al 2019, di 12,7 milioni di tonnellate, arrivando a 50 milioni (il -20% rispetto all'anno precedente);

le esportazioni di greggio semilavorati e prodotti finiti si riducono del 16% nel periodo gennaio-novembre passando da 24 a 21 milioni di tonnellate; infine, le importazioni di semilavorati e prodotti finiti sempre nel periodo gennaio-novembre aumentano di 780 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019.

I principali fornitori di greggio dell'Italia sono l'Azerbaijan con 7 milioni di tonnellate, l'Iraq con 8,7 milioni di tonnellate e l'Arabia Saudita con 6,6 milioni di tonnellate. Rispetto al 2018 sono venute meno le importazioni dall'Iran (circa 6 milioni di tonnellate).

Dal 2016 la capacità di raffinazione dell'Italia è stabile sugli 87,3 milioni di tonnellate, ma per l'industria della raffinazione l'ultimo decennio è stato un periodo critico, il settore è entrato in una fase di overcapacity e dal 2010 si è registrata una contrazione di circa 20 milioni di tonnellate. Nel 2019 le lavorazioni complessive sono state pari a 70,3 milioni e il tasso di utilizzo degli impianti è pari all'81%. Per i primi 11 mesi del 2020 si stima un calo del 15% che porta le lavorazioni intorno ai 56 milioni di tonnellate e il tasso di utilizzo degli impianti per greggio e semilavorati di importazione a 67,8%. I differenti andamenti dei prezzi del greggio e dei prodotti finiti sui mercati internazionali hanno messo sotto pressione i margini di raffinazione, la debolezza della domanda ha depresso i prezzi dei prodotti strettamente legati alle dinamiche domanda/offerta, mentre il greggio è stato sostenuto dagli accordi «Opec Plus» e in parte dalla riduzione dell'offerta americana.

Al 2019 le lavorazioni di greggio nazionale ed estero rappresentano il 95% del totale e crescono di circa il 7% mentre si riducono quelle dei semilavorati. In questi anni, gli investimenti nella raffinazione hanno superato un miliardo, di cui il 55 per cento destinato all'ammodernamento degli impianti, al mantenimento degli standard di sicurezza ed affidabilità, all'adeguamento alla normativa IMO sui bunker, nonché al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale.

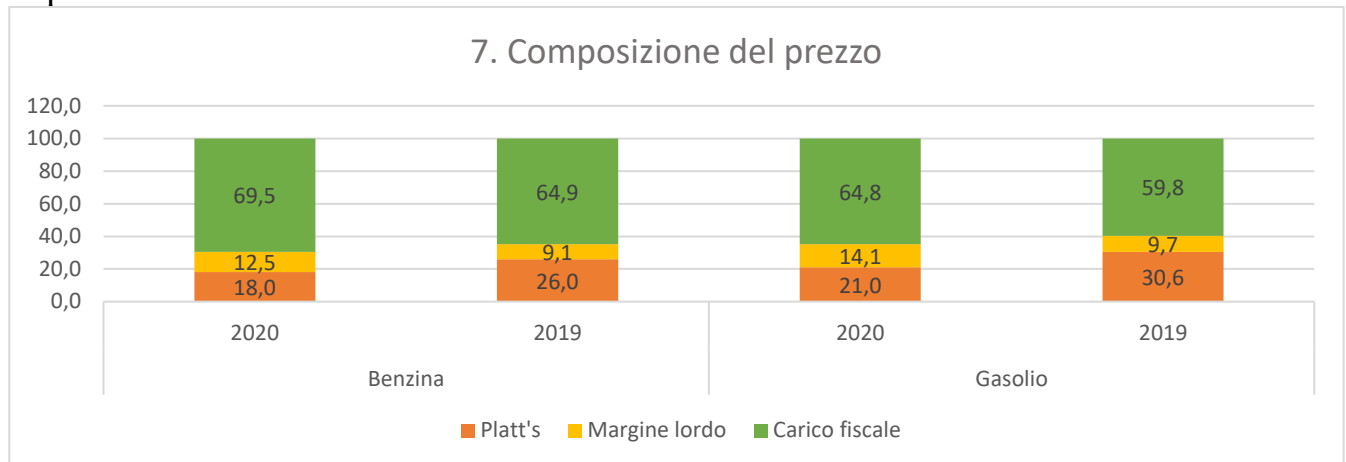
Il crollo dei consumi petroliferi e della domanda di energia fanno scendere la fattura petrolifera ed energetica. La spesa dell'Italia nel 2020 per l'approvvigionamento di energia elettrica è pari a 23 miliardi, - 40% rispetto al 2019. L'anno record è stato il 2012 in cui la fattura energetica sul PIL è arrivata a pesare il 4% con un importo pari a quasi 65 miliardi di euro.

Le quotazioni del greggio hanno inciso sulla fattura petrolifera passata dai 21 miliardi del 2019 ai 12 miliardi del 2020 con una variazione negativa di quasi il 44 per cento. La riduzione della fattura deriva non solo dalle minori quotazioni e quantità importate, ma anche dalla ripresa della produzione nazionale di greggio.

4. L'andamento dei prezzi dei carburanti in Italia e all'estero

Nel 2020 si registra un calo dei prezzi industriali della benzina, gasolio e Gpl rispettivamente del 21%, 22,4% e 5,9% e al consumo del 9%, 11% e 4,2%. I mesi in cui il calo è stato più intenso sono stati aprile, maggio e giugno. Attualmente i prezzi dei carburanti al netto delle tasse sono inferiori alla media dell'area euro. Il maggior costo alla pompa pari a 11 centesimi euro/litro per la benzina e 14,6 centesimi per il gasolio è interamente dovuto alla componente fiscale. Nel complesso nel 2020 si

registra un «extracosto fiscale», ossia un carico fiscale, di oltre 4 miliardi di euro rispetto ai consumatori dell'area euro.



In Italia, come in Europa, il meccanismo di formazione dei prezzi sul mercato dei carburanti si basa sulle quotazioni petrolifere internazionali pubblicate quotidianamente dal Platt's, l'agenzia di stampa americana che rileva e pubblica i prezzi del greggio e dei prodotti finiti. 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: costi di struttura, logistica e trasporto, margine del gestore, investimenti punto vendita, pubblicità e promozioni. Il grafico sopra mostra le varie componenti del prezzo al consumo della benzina e del gasolio: la quotazione internazionale pesa per il 18% per la benzina e per il 21% per il gasolio, il margine lordo costituisce il 12,5% e il 14% per benzina e gasolio e infine il carico fiscale, iva e accisa, sono il 69,5% e il 64,1%. Evidente come le quotazioni internazionali abbiano ridotto il proprio peso e come sia lievitato quello della tassazione.

Tra il 2015 e il 2020 gli unici anni in cui si registrano variazioni positive dei prezzi dei carburanti sono il 2017 e il 2018; la variazione complessiva dei prezzi al consumo in questi anni è stata del -16,5% per la benzina, -18% per il gasolio e -20% per il GPL.

Le tre principali variabili nella formazione del prezzo per l'Italia e gli altri paesi Europei fa emergere uno "stacco Italia" di segno positivo sul prezzo al consumo: +21 centesimi di euro al litro per la benzina e +18,5 centesimi al litro per il gasolio, quasi interamente ascrivibili alla differente quota fiscale del nostro paese.

I motivi alla base della differenza tra i prezzi italiani e quelli europei della benzina e del gasolio sono in parte spiegati dalla peculiarità della rete italiana: eccesso di fiscalità sui prodotti petroliferi, maggiore capillarità della rete, scarsa flessibilità commerciale. Inoltre, nel nostro paese rimane un importante quota di erogato in modalità servito, che possiamo attestare mediamente intorno al 25%. Le spiegazioni fotografano le peculiarità della rete italiana, così come strutturatasi nel corso degli anni, in risposta sia alle logiche della domanda come si è evoluta nel corso del tempo sia in ragione degli insediamenti abitativi e produttivi e distributivi. Queste possono essere considerate delle eredità, mentre la polverizzazione della rete di distribuzione è una

differenza strutturale che risponde da un lato alla segmentazione della domanda e della composizione del territorio e dall'altro anche a logiche non strettamente economiche, come vedremo in altra parte del documento.

In Italia i prodotti vengono venduti anche nel canale detto "extra rete". Gli operatori dell'extra rete sono generalmente in grado di gestire più fasi della filiera dei carburanti o di acquisire maggiori volumi di prodotto in modo vantaggioso sul libero mercato o dalle compagnie stesse; 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. In alcuni casi, i prezzi si mantengono più bassi non dovendo far fronte al costo di trasporto al punto vendita, al margine del gestore, ai costi di investimento sulla rete e alle politiche commerciali. Tra i clienti principali dell'extra rete si ritrova la Grande Distribuzione Organizzata.

5. Lo stato della rete distribuzione carburanti in Italia

Contrariamente agli obiettivi dichiarati, nel 2019 si contano 21 mila e 750 punti vendita con un aumento del 4% rispetto al 2015. L'Italia continua ad essere il paese con il maggior numero di punti vendita

A livello europeo le reti più importanti sono quelle della Germania con 14,5 mila punti vendita, della Spagna e della Francia. Ne consegue che pur avendo un parco auto che conta oltre 39 milioni di autovetture circolanti, secondo solo alla Germania, il numero di autovetture per punto vendita, pari a poco meno di 1.800, è più basso non solo rispetto a quello della Germania che supera le 3 mila vetture per pv ma anche del Regno Unito, della Polonia, della Francia, della Spagna e della maggior parte dei paesi europei.

Anche l'erogato medio nel nostro paese pari a 1.314 mc/anno è inferiore alla media europea del 47% (differenza pari a 1.176 mc/anno). 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, la Norvegia. Dopo l'Italia, per erogato c'è solo Grecia.

A quasi 10 anni di distanza dalla cosiddetta liberalizzazione operata dal Governo Monti, assistiamo al peggioramento di tutti gli indicatori della rete di distribuzione carburanti, sia in termini di deregolamentazione dell'organizzazione rete, in materia di orari e modalità, che di ulteriore polverizzazione.

In questi ultimi anni la rete italiana ha subito un processo deregolamentazione che ha fatto da battistrada a meccanismi di sottrazione alla normativa speciale di settore, al crescere dell'illegalità diffusa in materia fiscale e contrattuale, da freno a processi di riqualificazione della rete. Anche la presenza di attività non oil è ancora troppo bassa, pari al 28% della rete rispetto al 72% della media europea. L'evoluzione della rete italiana deve rivolgersi ad una maggiore offerta di servizi per i consumatori che, accanto agli autolavaggi, la piccola manutenzione, la somministrazione di bevande, alimenti e giornali, tabacchi, renda possibile lo sviluppo di altri ancora: servizi di pagamenti, di spedizione e consegna, di promozione di servizi e prodotti tipici del

territorio, car sharing e ricarica dei mezzi elettrici. La strutturazione attuale della rete è dettata anche dalla particolarità del territorio e dalla preferenza del consumatore per la presenza dell'addetto. Questo qualifica la rete vendita italiana per l'essere quella con il maggior livello di assistenza legata ai servizi oil con la controindicazione di una diffusione inferiore di attività non oil per la scarsa strutturazione delle aree e per la bassa intensità di investimento.

Su questo punto, se da un lato si apprezza la persistente capacità dei gestori a mantenere livelli importanti di servizio-servito, che introita al settore maggiori risorse, dall'altro si deve censurare il costante ricorso ad un delta prezzo self/servito largamente ingiustificato, che penalizza il consumatore e non premia i gestori che sostengono tutto lo sforzo economico ed imprenditoriale della modalità. È evidente che per garantire il prosieguo di questa peculiare modalità bisogna diversamente articolarla e remunerarla. Il mercato italiano è caratterizzato da una forte polverizzazione di marchi, detenuti da piccoli imprenditori indipendenti che operano in una logica di breve periodo, e dalla presenza di poche compagnie petrolifere integrate verticalmente che operano attraverso i loro marchi commerciali e rappresentano circa l'80% delle vendite.

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 massiccio di nuovi attori indipendenti che hanno determinato da un lato una più accentuata concorrenza al ribasso, alimentata talvolta da circuiti opaci e dalla costante elusione della normativa di settore sugli affidamenti degli impianti facendo loro conseguire un indebito vantaggio competitivo, e dall'altro un declino della qualità e delle potenzialità della rete.

Ad oggi, abbiamo così assistito alla destrutturazione della rete in cui permangono solo pochi grandi operatori come Eni, Italiana Petroli, Q8 e la Tamoil, il cui operato sul mercato interno, dal punto di vista della normativa di settore sugli affidamenti degli impianti, appare sempre più problematico e borderline. A questi, va aggiunto il gruppo il gruppo Eurogarages, subentrato nella gestione di circa 1.200 impianti Esso, di fatti il 5° operatore nazionale. L'abbandono del mercato della distribuzione da parte di alcune grandi petrolifere come la Shell, la Total, la Erg e la Esso, con quest'ultima che ha preferito lasciare la fase finale della commercializzazione affidandola a grossisti, è il risultato da un lato della mancata ristrutturazione della rete, dovuta agli enormi ritardi della riforma varata solo nel 2017, con almeno due decenni di ritardo, ed oggi largamente fallita per le resistenze dei proprietari dei piccoli impianti; e dall'altro, del conseguente sottodimensionamento degli erogati rispetto alla media europea.

Il mercato interno si è quindi andato caratterizzando per la presenza di operatori locali con poche decine di impianti, con le eccezioni di alcune esperienze andatesi consolidando nel corso degli anni, come Retitalia, che pur rientrando nel novero delle aziende rispettosa del quadro normativo, stenta a trovare un adeguato spazio di mercato. Ci sono poi gruppi di distribuzione di carattere regionale o interregionale che non hanno una dimensione adeguata al mercato ed operano dal punto di vista dell'affidamento degli impianti al di fuori del quadro normativo speciale di riferimento. Il risultato ad oggi è che siamo in presenza di circa 1.083 società registrate quali titolari di autorizzazioni e di 240 marchi operanti sul territorio nazionale.

All'Anagrafe nazionale della rete stradale e autostradale nel 2020 risultano registrati oltre 22 mila impianti di cui 21 mila e 700 in attività, circa 400 in sospensiva e altrettanti con monoprodotto Gpl/metano.

Prendendo in considerazione il 2019, ultimo anno di cui si dispongono i dati per effettuare raffronti, risalta che 8.128 attività cioè il 37,4% dei punti vendita sono stazioni di servizio e il loro peso si è ridotto del 5 per cento rispetto al 2015, è diminuito anche il peso dei chioschi e punti vendita isolati passato dal 14% al 10,5% e quello delle stazioni di rifornimento passato dal 23 al 21%. In aumento il peso delle pompe bianche che arriva al 29% dal 18%. Nell'arco degli ultimi 4 anni- a dimostrazione di quanto detto in precedenza- l'erogato medio sulla rete calcolato sulle vendite per gasolio e benzina è diminuito del 2% passando da 1.345 mc/anno a 1.314 mc/anno. L'erogato medio delle pompe bianche mantiene un gap del 15-20% in meno rispetto alla rete tradizionale, anche in questo caso evidenziando che la concorrenza non ha portato più efficienza ma più inefficienza allargando le maglie ad operatori non strutturati e non sufficientemente capitalizzati. Ad oggi, secondo dati del Mef, quasi 5 mila punti vendita galleggiano miracolosamente su un erogato inferiore ai 300 mila litri, erogato che non consente di tenere aperto un pv.

Nel complesso tra il 2015 e il 2020 le vendite di benzina e gasolio si sono ridotte rispettivamente del 25% e del 14%, il calo è generalizzato a tutte le tipologie ma con maggiore intensità alla rete autostradale che vede crollare le vendite di benzina del 43% e di gasolio del 50%.

Allo stesso tempo si è registrata una maggiore diffusione del metano, tipologia di carburante in cui il nostro paese si presenta leader nel panorama europeo per punti vendita (oltre 1300) e autovetture circolanti; al secondo posto la Germania con circa 835 punti vendita ma con un circolante di 100.000 autoveicoli contro il milione dell'Italia. Mentre sono in corso da tempo importanti investimenti, per l'attuazione della Direttiva Dafi, recepita da quasi tutte le Regioni italiane e prossima alla seconda fase operativa: quella dell'installazione del gas naturale e delle colonnine di ricarica elettrica.

5.1 Il Parco automobilistico e le vendite carburanti.

Nel complesso tra il 2015 e il 2020 le vendite di benzina e gasolio si sono ridotte rispettivamente del 25% e del 14%, il calo è generalizzato a tutte le tipologie ma con maggiore intensità alla rete autostradale.

Le vendite di benzina si ripartiscono per il 71% sulla rete e per il 26% sull'extra rete mentre per il gasolio la ripartizione è rispettivamente del 50% e 48%.

L'emergenza sanitaria ha determinato un forte calo delle vendite negli ultimi 10 mesi (gen-ott 2020) rispetto allo stesso periodo del 2019, sulla rete ordinaria le regioni più colpite, per benzina e gasolio, sono state: Lombardia (-22%), Campania e Sardegna (entrambe -21%) e Sicilia (-20%). Sulla rete autostradale invece le peggiori performance sono della Basilicata (-69%), della Valle d'Aosta (-50%) e del Piemonte (-41%). Infine, per l'extrarete il Lazio perde il 50% delle vendite, il Veneto il 31% e il Piemonte il 28%.

L'erogato medio di questi ultimi 10 mesi è stato di 683 mila litri e la tassazione ha generato un gettito di 13,6 miliardi di euro solo sulla rete ordinaria e autostradale per gasolio e benzina.

Nel 2019 si contano più di 39 milioni di autovetture (52 milioni di veicoli circa), l'aumento in 9 anni è stato del 7,6% con una forte modifica intervenuta nella tipologia di alimentazione. Le auto benzina o metano crescono del 46,2%, quelle benzina o gas liquido del 47% e quelle a gasolio del 26%. Le autovetture a benzina registrano invece un calo dell'11%. Cresce di quasi 2 punti percentuali la categoria benzina/gpl arrivando al 6,5%. Limitando il periodo al 2017 – 2019 le auto ibride ed elettriche quasi raddoppiano registrando un incremento del 90%.

Nel 2019 il 90% delle autovetture è rappresentato da quelle a benzina (46%) e a gasolio (44%). L'Italia presenta una media di 661 autovetture ogni 1000 abitanti, percentuali sopra la media si registrano nel Nord Est con 695 auto per 1000 abitanti e nel Centro. La regione con più auto circolanti è l'Umbria (con circa 710 auto/1000 abitanti) e quella con meno la Liguria (530 auto/1000 abitanti).

6. La vertenza Autostrade

Se la crisi pandemica ha avuto un forte impatto negativo sulla rete ordinaria, su quella autostradale ha avuto un effetto devastante. Ed è stato peggio che piovere sul bagnato. In autostrada il calo delle vendite è del 40% complessivo tra benzine e gasolio, con punte del 45% nel nord ovest. Le azioni di ristoro messe a disposizione dal Governo Conte e poi da quello Draghi, affiancate in alcuni casi da interventi delle petrolifere, hanno tamponato una grave crisi di liquidità per le imprese, mentre si sta sbloccando a un anno di distanza, il completamento attuativo del decreto ministeriale di riconoscimento dei contributi figurativi previsti dal decreto Rilancio con il DL 34/2020. Quel contributo fu riconosciuto per salvaguardare la funzionalità del servizio dei gestori della distribuzione carburanti nelle aree di servizio autostradale, che durante il lockdown rimasero aperti nonostante il drastico calo dell'erogato e degli introiti – ridotti anche dell'80% – causato dalle limitazioni alle possibilità di spostamento delle persone fisiche sull'intero territorio nazionale. Fu un riconoscimento doveroso al lavoro svolto dai gestori autostradali per il fatto che, con senso di responsabilità, continuarono l'erogazione del servizio per non creare ostacoli alla circolazione di persone e beni, in un delicatissimo periodo contrassegnato dalla grave emergenza sanitaria. Ma i gestori autostradali ancora lo stanno aspettando.

Sul segmento pesano le perdite accumulate nell'ultimo decennio per una serie di concause che si scaricano sulla distribuzione finale.

La situazione in Autostrada sconta la mancata chiusura degli impianti originariamente prevista e una contrazione significativa dei propri erogati con punte del 60% nell'ultimo triennio. Pesano sul segmento le distorsioni concorrenziali sul fronte oil e su quello non oil, gravate dalle royalties riconosciute ai concessionari autostradali, le aumentate spese di gestione per gli aspetti organizzativi e amministrativi, per i costi ambientali, gli oneri previdenziali e assistenziali, il costo del lavoro, ma anche creditizi

e finanziari, in assenza di una generalizzata mancanza di contrattazione e di rinnovi di accordi con le petrolifere.

Il segmento si caratterizza per le gravi e diffuse violazioni della normativa di settore, perpetrate peraltro in presenza di un regime concessorio e, dunque, vigilato dallo Stato, con un Decreto Interministeriale, quello del 7 agosto 2015 (Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali) scaduto, che continua a riconoscere a società concessionarie e affidatari dei servizi carbo-lubrificanti e ristorazione condizioni di vantaggio. In un simile contesto si sono determinate condizioni di stravolgimento della normativa a favore dei concessionari e delle imprese di ristorazione, in alcuni casi coincidenti. Il corto circuito concorrenziale ha determinato l'emarginazione delle imprese di distribuzione carburanti, con la violazione delle norme a presidio del 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'occupazione degli spazi di mercato da parte delle imprese food e il conseguente inglobamento dei servizi carburanti.

Alla luce del quadro descritto, si può affermare il fallimento del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015: mancata razionalizzazione e ammodernamento della rete distributiva, fallito contenimento del peso delle royalty sia sulle vendite oil che food, mancato recupero della sostenibilità economica delle aree di servizio, impossibilità della riduzione dei prezzi al pubblico alle migliori condizioni di mercato. A 6 anni di distanza, gli obiettivi dichiarati del decreto interministeriale sono stati largamente falliti, sia per effetto della costante violazione della norma, sia per l'effetto drammatico sulle vendite e sia per la macroscopica assenza di manutenzione della rete, esplosa drammaticamente il 18 agosto 2018 con il crollo del ponte Morandi di Genova. La riflessione aperta seguita a quella tragedia, a due anni e mezzo da quei fatti, al netto delle polemiche non ha prodotto alcun cambiamento. Il livello dei prezzi dei carburanti, allo stesso modo che per il caffè o il panino- resta ingiustificatamente più alto di quello praticato fuori dal circuito autostradale per il peso esercitato dalle royalties pretese dai concessionari, in aggiunta al pedaggio, già tra i più cari d'Europa.

La nuova fase politica caratterizzata dal Governo di larghe intese, presieduto dal Presidente Draghi, verosimilmente non sarà in grado di invertire la linea di marcia, mancando l'obiettivo di ridare efficienza alla gestione dei servizi in autostrada. La conseguenza, oggi più di ieri, è che si rischia di consegnare ai concessionari un altro pezzo di settore che genera un volume di affari e utili straordinari, mentre i gestori autostradali espulsi dalla rete non hanno potuto neanche beneficiare dell'indennizzo che il Decreto interministeriale aveva previsto in alternativa al principio della "continuità gestionale", a carico degli stessi concessionari ed affidatari,

Per Faib, la posizione non cambia: in Autostrada deve essere rivisto l'intero settore delle concessioni, con la separazione netta della concessione della gestione del nastro stradale, già gravata da un pedaggio dedicato, da quella delle aree di servizio e ristoro, che dovrebbero essere escluse dal peso di royalty improprie. In altre parole, chi gestisce il nastro autostradale non può gestire le aree di servizio. Ci guadagna lo Stato, ci guadagna il cittadino.

7. La ristrutturazione della rete

La fotografia della rete deve spingere le Associazioni maggiormente rappresentative della filiera ad interrogarsi sul perché tutti i tentativi di razionalizzazione e ristrutturazione della rete siano andati falliti, finanche quelli che prevedevano entro la fine del 2019 la chiusura degli impianti incompatibili, ai sensi della L. 124/2017. Tra le motivazioni del fallimento ultimo, abbiamo già denunciato la duplicazione delle banche dati e la dispersione delle competenze in due direzioni generali, con il risultato della dispersione delle responsabilità. Inoltre, appare evidente la scarsa incidenza dell'azione pubblica sul punto della chiusura degli impianti, per insufficienza organizzativa conseguenza diretta di uno scarso interesse politico al tema, scarsità d'interesse che si riverbera lungo tutta la filiera pubblica, molto più attenta e vigile, per esempio, sul fronte della comunicazione dei prezzi carburanti.

Il nuovo assetto istituzionale apre una nuova fase, lasciando le contraddizioni sul campo. Questa considerazione pone un tema che non si può eludere. Va cioè valutato, e lo facciamo nell'ambito del dibattito dell'Assemblea elettiva Faib, se 7/ 8 mila impianti siano effettivamente quelli che andrebbero chiusi o c'è una sovrastima dei numeri o una lettura non adeguata alle esigenze del mercato italiano in una visione proiettata alla transizione. Una lettura che la politica- al di là delle dichiarazioni- evidentemente non sostiene appieno, essendo altrimenti inspiegabile l'assoluta apatia dimostrata.

Bisognerebbe allora intanto riflettere e riconsiderare la differenza tra impianti incompatibili con il codice della strada e la normativa di sicurezza ambientale e quelli cosiddetti inefficienti che non vengono avviati allo smantellamento o per i costi di bilancio di chiusura e di bonifica o semplicemente perché i titolari ritengono soddisfacente il proprio ritorno economico. Mentre sugli incompatibili siamo in presenza di dati oggettivi che ne determinano le esigenze di chiusura, sugli inefficienti si può aprire una lunga discussione nella quale l'Antitrust avrebbe diversi profili di argomentazioni per sostenerne il diritto alla permanenza sul mercato, ivi compreso quello del diritto alla libertà d'impresa. Il ragionamento che porta ad invocare la chiusura per il basso erogato è che questo non sarebbe sufficiente a consentire un adeguata remunerazione all'operatore, che in questo modo, si suppone, ricorra ad altre forme di sostentamento. Tema di grande importanza che ci conduce sul terreno della lotta all'illegalità, che affronteremo nell'apposito paragrafo. Restando sulla questione della razionalizzazione, sulla quale le tre Federazioni hanno presentato un Avviso comune, bisogna avviare una riflessione. La lettura che è stata finora data rispondeva alla logica della vendita in esclusiva dei due carburanti tradizionali. Ma in un mondo che va verso la diversificazione energetica, con nuovi prodotti per la mobilità, e verso utilizzi multifunzionali degli assets di rete, la ristrutturazione è ancora una scelta strategica, soprattutto in chiave ambientale ed eco compatibile.

Rimane sul tavolo-unica- la proposta unitaria delle tre Federazioni per la costituzione di un Fondo pubblico cui affidare gli impianti destinati alla chiusura, alimentato da risorse del settore, nel quadro di una lettura aggiornata che verta sulla sicurezza ambientale, sulla capacità di erogazione di prodotti eco compatibili, sul rispetto del codice della strada.

Accanto alla ristrutturazione della rete occorre pensare anche alla ristrutturazione, per molti versi ancora più importante, dei depositi, cresciuti a dismisura negli ultimi anni. Il nuovo governo— che si è dato il Ministero della Transizione ecologica come segno distintivo del nuovo corso— abbia il coraggio di affrontare il tema convocando la filiera o faccia un'applicazione rigorosa e cogente dei criteri di incompatibilità prefissati dal Decreto Ministeriale 31 ottobre 2001 che pone ai Comuni l'obbligo di chiusura, un obbligo che andrebbe rafforzato con un intervento sostitutivo delle Regioni o sostitutivo dello Stato e con l'introduzione di vincoli specifici in materia di maggior tutela ambientale— includendovi l'incompatibilità per gli impianti che non erogano prodotti ecocompatibili— e lotta all'inquinamento nel sottosuolo.

Quello che bisogna evitare è disperdere il lavoro fatto in sede parlamentare e riassunto nella risoluzione De Toma da una parte e archiviare il Tavolo di lavoro Morani appena aperto al Mise. Il Mite sappia recuperare l'una nel rispetto del Parlamento e mantenere aperto l'altro per il rispetto dovuto al sacrificio e alle lotte dei gestori. In questo senso le Federazioni si sono fatte promotrici di una proposta legislativa sulle “Misure per la transizione della rete distributiva dei prodotti energetici per uso di autotrazione verso la mobilità sostenibile, nonché per l'efficienza del mercato, la tutela degli operatori commerciali ed il contrasto delle attività illegali.” La proposta muove dalla considerazione che la rete carburanti è la più importante infrastruttura della mobilità su gomma che necessita di una nuova mission nel nuovo scenario nel quale biometano, biocarburanti liquidi, idrogeno e ricarica dei veicoli elettrici, giocheranno un ruolo decisivo.

Le problematiche attuali della rete (polverizzazione, dispersione dei valori industriali, illegalità, irregolarità contrattuali...) fanno sì che il solo mercato non sia in grado di dare una efficace risposta ai temi posti dalla transizione. Da qui l'esigenza di un intervento pubblico in grado di governare e programmare la transizione verso la decarbonizzazione, assumendo ad elemento centrale di riorientamento dell'offerta l'ammmodernamento tecnologico e la pluralità delle energie per la mobilità. L'ipotesi legislativa della “concessione” va in questa direzione e non vuole essere di ostacolo alla concorrenza, ma anzi sollecitarla sul terreno dell'innovazione energetica e della verifica della corretta competizione. Per le Federazioni che l'hanno avanzata, la proposta della “concessione” potrebbe agevolare la razionalizzazione della rete basata su criteri oggettivi di decarbonizzazione, sostenuta da meccanismi in grado di garantire da un lato sostegni ed investimenti e dall'altro il governo verso la transizione. Condiviso il fine della proposta legislativa, lo strumento migliore per raggiungerlo passa in ogni caso per una riassunzione centrale dell'intervento pubblico di indirizzo e controllo. Basterebbero queste due azioni per avviare una vera politica coerente con gli obiettivi concreti e non ideologici della transizione energetica.

8. Il Welfare nella distribuzione carburanti

Il tema del welfare nella distribuzione carburanti è stato particolarmente presente nel confronto tra i principali attori di settore, per sanare un evidente disparità dei pesi contrattuali tra le parti in causa e per definire strumenti in linea con quello che si registra con la legislazione più avanzata in materia di diritti e tutela per piccoli

imprenditori e lavoratori autonomi. Nascono in questa ottica alcuni strumenti come il Fondo indennizzi e il Cipreg, entrambi frutto del lavoro e dell'impegno delle Federazioni dei gestori sul finire degli anni '90.

Entrambi gli strumenti sono stati nel corso degli anni estremamente importanti per i gestori a fine carriera, garantendo loro un bonus di fine gestione e un adeguato indennizzo per gli impianti avviati alla chiusura. Sono strumenti di primaria importanza che la categoria, con la guida del Sindacato, ha saputo difendere attraverso i miglioramenti dei premi e le modifiche e le implementazioni apportate.

Inoltre, Confesercenti, nell'ambito della propria attività a favore delle imprese, ha messo a disposizione gratuitamente di tutti i soci, e dunque anche dei gestori, una polizza sanitaria integrativa esclusiva di primissimo livello attraverso la Mutua Hygeia, una mutua sanitaria dedicata a imprenditori garantita dalla serietà di un partner affidabile come Unisalute e del gruppo Unipol.

Da ultimo le tre Federazioni stanno sviluppando il welfare aziendale tramite gli strumenti resi possibili dalla bilateralità.

Faib, nell'ultimo triennio ha rafforzato il presidio di questi strumenti con il varo di un servizio dedicato come Faib Service per la loro diffusione e la piena acquisizione alla categoria, atteso che una larga fascia di essa ancora non viene coperta da questi importanti strumenti.

8.1.Fondo Indennizzo

Il Fondo indennizzi norma gli obblighi ed i diritti dei gestori aventi titolo ad accedere al fondo, a seguito della chiusura dell'impianto per la razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti e ne regola le procedure e l'ammontare degli indennizzi. Il diritto di accesso al fondo indennizzi è riconosciuto sia ai gestori degli impianti chiusi, definitivamente sia delle compagnie che dei retisti privati titolari di autorizzazioni. La ratio del fondo è quella di sostenere economicamente i gestori degli impianti che vengono avviati alla chiusura, nella logica di favorire una ristrutturazione guidata della rete, con la chiusura di impianti incompatibili, inefficienti o marginali senza che questa scelta venga fatta ricadere sui gestori stessi.

E' un diritto che vale per tutti i gestori che lo possono richiedere o direttamente o per il tramite delle Associazioni di categoria.

Il fondo è stato oggetto di più interventi di modifiche ed implementazioni come quelle del 2003 e del 2013 e da ultimo con la L. 124/2017.

Con il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 19 aprile 2013 "Contributi per i costi ambientali di ripristino dei luoghi a valere sul Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti e suo rifinanziamento" fu rifinanziato e normato con nuove modalità di funzionamento.

Il Decreto fu censurato dalle Associazioni di categoria che criticarono le misure in quanto palesemente insufficiente a centrare l'obiettivo e per l'iniqua richiesta di partecipazione onerosa richiesta ai gestori. Ed infatti ai gestori, l'acquirente unico – Ocsit (Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano), subentrato alla Cassa Conguaglio Gpl nell'ambito della gestione del Fondo per la Razionalizzazione della Rete di distribuzione carburanti, inoltrò, subito la relativa richiesta per il pagamento a saldo

del contributo previsto. Quelle misure non sono state sufficienti a sostenere la chiusura degli impianti e si sono rivelate solo strumentali agli interessi di una parte della filiera interessata alle bonifiche ambientali degli impianti

Per Faib 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 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.*

8.2 Il Cipreg

È un 'Associazione non riconosciuta, senza fini di lucro, il cui acronimo significa "Centro italiano per la Previdenza dei Gestori Distributori di Carburanti". Il Cipreg è stato fondato dalle federazioni di categoria FAIB – Federazione Autonoma Italiana Benzinai, FIGISC – Federazione Italiana Gestori Impianti Stradali Carburanti e FEGICA – Federazione Gestori Impianti Carburanti ed Affini.

il cui scopo è quello di stipulare con primarie Compagnie di Assicurazione una Convenzione in base alla quale le Compagnie assicuratrici erogheranno a favore dei Gestori di Impianti di Distribuzione di Carburante, un capitale corrispondente al "bonus di fine gestione" previsto dagli Accordi Collettivi Nazionali.

Il Cipreg opera con servizi e professionalità, attraverso una struttura specializzata, per la verifica della correttezza e della puntualità dei versamenti effettuati dalle Società Concessionarie al Pool di assicurazioni prescelto e della liquidazione del bonus da parte dello stesso e per ottenere, attraverso accordi con primarie Compagnie Assicuratrici, maggiori benefici in ordine alla stipulazione della Convenzione e garantire i flussi di informazione tra le parti.

Di tali prestazioni beneficiano tutti i Gestori di Impianti di distribuzione di carburante per i quali, a seguito della loro adesione, vengono versati gli accantonamenti. Le liquidazioni verranno effettuate dalla Compagnia Assicuratrice Delegataria, a seguito della comunicazione da parte del CIPREG della cessata attività del Gestore così come notificatogli dalla società concessionaria, secondo le modalità regolamentari della convenzione Assicurativa.

Il contributo Cipreg è un diritto dei gestori ed è importante che essi aderiscano al Cipreg, per garantire a loro stessi un adeguato trattamento a fine rapporto.

La Faib- tramite Faib Service- ha avviato un'iniziativa ad ampio raggio per sostenere le adesioni al Cipreg e garantire il rilancio dello stesso come strumento di tutela per il bonus di fine gestione. Come abbiamo sempre segnalato sul sito federale Faib.it la gestione del Cipreg – nel corso degli anni - ha assicurato ai gestori aderenti un rendimento importante. La questione dell'adesione al Cipreg si è riproposta di recente per i gestori coinvolti nell'operazione di vendita a pacchetto della Esso, ma riguarda più in generale tutti i gestori che ad oggi non hanno ancora aderito al sistema Cipreg.

Ricordiamo che i Fondi accantonati presso l'UnipolSai sono impignorabili e inesquestrabili, oltre ad essere affidati ad una gestione separata, distinta dal patrimonio della Compagnia, che li mette al riparo anche dal fallimento delle stesse Compagnie assicuratrici.

Di recente il Cipreg ha apportato un'importante modifica statutaria che consente di utilizzare il 30% del proprio accantonato tramite la sottoscrizione di apposite fidejussioni. Si tratta di un'evoluzione significativa dello strumento verso una maggiore disponibilità delle risorse per le imprese dei gestori aderenti al Cipreg, in via anticipata.

Faib ha deliberato la costituzione di un apposito servizio dedicato alla sensibilizzazione dei gestori, finalizzato alla corretta informazione sul funzionamento del Cipreg e sui vantaggi derivanti dall'adesione. Il servizio illustra i notevoli vantaggi dell'adesione e invita i gestori a manifestare il proprio interesse all'adesione tramite la compilazione di una scheda dedicata e scaricabile dal sito Faib.it.

L'adesione è importante considerato che i rendimenti Cipreg sono stati tangibilmente superiori a quelli medi di mercato, ben superiori a quelli garantiti dai BOT a 12 mesi e dei BTP a 10 anni. Il rendimento dei gestori aderenti alle polizze Cipreg appare nettamente superiore a qualsiasi altro investimento e certamente superiore a quello riconosciuto ai gestori dalle Compagnie petrolifere e dai retisti. Il dato deve far riflettere sulla validità del sistema di tutela attivato dalle Associazioni di Categoria, Faib, Fegica e Figisc, per il riconoscimento a favore dei gestori di un capitale corrispondente al "Bonus di fine gestione" previsto dagli Accordi Collettivi Nazionali, che sono aggiornati ad ogni rinnovo con allineamenti al costo della vita.

L'attuale fase di crisi economica e sanitaria derivata dalla pandemia e incita a fare scelte oculate e protettive del proprio Fondo di fine gestione, affidandolo ad interlocutori istituzionalmente abilitati alla gestione assicurativa del Fondo oltre che professionalmente adeguati allo scopo.

8.3 Hygeia

Hygeia è la mutua promossa da Confesercenti. Con essa la Confederazione mette a disposizione di tutti i soci Confesercenti una vantaggiosa copertura sanitaria integrativa esclusiva.

Si tratta di un nuovo servizio innovativo e di grande utilità e qualità per gli operatori del commercio e per i piccoli e medi imprenditori che Confesercenti gestisce tramite una struttura dedicata di mutua sanitaria, garantita dalla serietà di un partner conosciuto e leader di settore come Unisalute.

Nello specifico gli interventi assicurativi sanitari messi in campo per i soci Faib Confesercenti riguardano grandi interventi chirurgici, con pagamento delle spese nei 120 giorni precedenti e successivi all'intervento; i trattamenti fisioterapici riabilitativi, con la copertura delle spese per trattamenti fisioterapici, a seguito di infortunio o di determinate patologie; l'alta specializzazione, con pagamento delle prestazioni diagnostiche e terapeutiche di alta specializzazione extra-ricovero; il pacchetto maternità, dove il piano prevede la copertura per ecografie, amniocentesi, villocentesi, analisi clinico chimiche, già dal terzo mese di gravidanza; la copertura odontoiatrica,

con la copertura integrale delle spese per prestazioni di implantologia. Misure concrete a favore dei soci nei momenti di difficoltà che possono essere acquisite e dunque rese spendibili semplicemente aderendo a Faib Confesercenti.

8.4 La Bilateralità

Il sistema della bilateralità rappresenta un'esperienza consolidata delle relazioni industriali in Italia. Gli enti bilaterali sono organismi paritetici tra sindacati e organizzazioni imprenditoriali, senza scopo di lucro, che intervengono in diversi settori: dalla formazione all'aggiornamento professionale per lavoratori e imprenditori, dagli studi dei comparti di riferimento allo sviluppo dell'occupazione, alla tutela sociale. Il loro ruolo è riconosciuto dal legislatore e traggono la loro origine dalla contrattazione collettiva, che ne rappresenta la fonte primaria di regolazione e di indirizzo. La bilateralità si configura come importante strumento di partecipazione e condivisione delle parti agli obiettivi contrattuali, concorrendo a realizzare un clima di fattiva collaborazione tra le parti.

L'esperienza della bilateralità negli ultimi anni ha delineato ruoli quasi specialistici, dando vita allo sviluppo di attività per la formazione, per il sostegno al reddito in determinate occasioni, per la certificazione dei contratti di lavoro e di regolarità contributiva e lo sviluppo di azioni inerenti la salute e la sicurezza sul lavoro.

Nella distribuzione carburanti un'esperienza simile è rintracciabile in quelli che possono definirsi una variante già attiva della bilateralità di settore, ad esempio nelle commissioni paritetiche o negli organismi deputati alla riconciliazione dei dissidi azienda gestori, rinvenibili nella maggior parte degli Accordi economici e normativi sottoscritti ai sensi della legislazione speciale di settore. Questi organismi rientrano a pieno titolo nella bilateralità. Infatti, sono, tra l'altro, le sedi privilegiate per la regolazione degli Accordi sottoscritti, per la loro corretta interpretazione, fanno da camera di conciliazione nella dialettica gestori azienda, dettano attività prestazionali, in più occasioni favoriscano l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. Esempio di bilateralismo attivo nel settore è il Cipreg che con la partecipazione di gestori, Associazioni e Aziende ha dato- proprio a seguito di Accordi tra le parti- vita ad uno strumento di primaria importanza, andando a costituire un fondo di trattamento di fine rapporto, alimentato secondo regole condivise nel corso del rapporto tra le parti. Gli studi sulla bilateralità hanno delineato due grandi macroaree di tipizzazione: quelli formalmente costituiti, con una mission specifica e ufficializzata da uno Statuto e quindi dotati di una soggettività giuridica e quelli di fatto come, ad esempio, osservatori nazionali e comitati paritetici, che sono istituzioni bilaterali senza soggettività giuridica, in entrambi i casi previsti di solito dagli Accordi economici ovvero dai Ccnl come luoghi di concertazione, spesso di secondo livello,

In questo contesto trovano collocazione gli organismi bilaterali previsti da Faib Fegica e Figisc/Anisa con UP, ora Unem, nell'ambito del Contratto per la tipizzazione del contratto di commissione, sottoscritto il 12 dicembre 2018 ai sensi dell'art 17 comma 2 della L.27/2012 per l'affidamento e approvvigionamento degli impianti di distribuzione carburanti, in alternativa al contratto di comodato e fornitura, prevedendo specificamente che "le Parti condividono che con la sottoscrizione degli Accordi aziendali di secondo livello...vengano istituiti presso ciascun titolare di

autorizzazione/concessione “organismi bilaterali” formati pariteticamente da rappresentanti del medesimo soggetto titolare e di ciascuna delle organizzazioni dei gestori sottoscrittrici del presente Accordo, per verificare periodicamente eventuali criticità ed opportunità legate all’esecuzione della tipologia contrattuale di commissione. All’organismo bilaterale, in sede di Accordo aziendale, potranno anche essere attribuiti compiti quali, a titolo di esempio, la gestione di attività di formazione professionale e di aggiornamento in ordine alla normativa di settore per i gestori della rete di marchio; lo sviluppo di azioni inerenti la salute e la sicurezza sul lavoro; ogni altra attività o funzione assegnata loro dagli Accordi collettivi di riferimento.”

Siamo come si può agevolmente vedere nell’ambito tipico della bilateralità, cui occorre dare seguito con l’individuazione condivisa di funzioni specifiche, per rafforzare la qualità delle prestazioni professionali di settore. Sul punto, si registrano alcuni tavoli aperti per definire nel dettaglio le specifiche bilateralità cui si intende dare seguito facendo evolvere la contrattazione di settore.

9. Le relazioni industriali al punto di svolta

Il panorama delle relazioni industriali allo stato è circoscritto alle compagnie petrolifere più strutturate, con la solita eccezione della Tamoil, che si sottrae da un decennio al confronto.

Il 2020 si è chiuso con il rinnovo dell’Accordo sindacale con Italiana Petroli e la previsione di un margine unico per le vendite di carburanti sia in self che in servito, che riconosce un apprezzamento della remunerazione del gestore. Una scommessa importante per Azienda e gestori, in risposta alla pratica non condivisa della divaricazione del delta self e servito.

Il 2021 si apre con il negoziato Eni, il cui Accordo attende da 4 anni di essere rinnovato, quello con Eg per la rete Esso e con Q8.

L’altra parte, ormai oltre la metà della rete, in mano all’imprenditoria indipendente, è ferma su posizioni di negazionismo contrattuale.

Ad oggi, dunque, quasi metà della rete è condotta in modo illegale, con la sistematica violazione della normativa nazionale di settore, fissata dal D. Lgs 32/98, dalla L. 57/2001, dalla L. 27/2012, e di quella europea dal Reg UE 330/2010. Ciò avviene sotto gli occhi di tutti, senza che alcuna autorità pubblica senta il dovere di intervenire per ripristinare la legalità. I campioni assoluti di questa speciale pratica illegale sono gli operatori indipendenti, che con modalità economiche e normative di fantasia gestiscono circa 10 mila punti vendita tra diretti e convenzionati, sparsi su tutto il territorio nazionale. Circa la metà del mercato è dunque condotto in modo fraudolento, inquinando la trasparenza e determinando pratiche di concorrenza sleale.

Questi due ultimi aspetti – la concorrenza sleale e la trasparenza del mercato – richiedono un forte impegno non solo delle Associazioni dei gestori ma anche dei rappresentanti della parte sana della filiera, chiamata, assieme ai gestori, a pagare un

prezzo carissimo in termini di erogati e quote di mercato oltre che di credibilità e reputazione.

Questi elementi sono ulteriormente aggravati dall'attuale incertezza legata alla pandemia, ma ancor di più al futuro della rete e delle motorizzazioni.

L'insieme di questi fattori hanno orientato le strategie delle major verso il disimpegno dal nostro paese, contribuendo all'impoverimento della rete e al suo deterioramento, influenzando anche le relazioni industriali tra rappresentanze dei gestori e industria petrolifera.

Non si deve mai smettere di ricordare che nel nostro paese le norme di riferimento 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. Ed invece, persino nelle aule dei tribunali, si sono sentite invocazioni all'esenzione, persino risibili, quando non tragiche: "perché io sono più piccolo", anche quando magari si posseggono circa trecento impianti sotto un marchio storico. Ed in più occasioni i Giudici sono stati chiamati a ribadire che gli impianti possono essere gestiti o direttamente dai titolari di autorizzazioni o dai loro dipendenti o tramite affidamenti a terzi. In quest'ultimo caso, solo con: 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 da UP, ora Unem e da Faib Fegica e Figisc/Anisa, per la rete ordinaria e quella autostradale. Ne discende che la gestione degli impianti affidata a terzi può essere effettuata solo 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. Ciò significa che ogni altra forma contrattuale è illegale e chiunque- gestore di impianto non regolarmente contrattualizzato- è fatto oggetto di pratiche illegali può richiedere il corretto inquadramento contrattuale e il ristoro dei danni patiti sia sotto gli aspetti economici che normativi. Ricordiamo che Faib in questi anni- con il proprio sportello legale- ha assistito centinaia di gestori.

A fronte di questo quadro- e premesso che il compito delle Associazioni di categoria, quale è Faib, è quello di delineare soluzioni alle criticità e ai problemi e non certo di promuovere vertenze legali- occorre una seria riflessione sulla cronicizzazione dell'illegalità contrattuale. Cosa si può correttamente fare per rimuovere questa piaga, che Faib per prima ha definito come l'anticamera del caporalato petrolifero? E' credibile una norma imperativa che impone la contrattazione ad operatori diversamente

strutturati e dimensionati? Chi ha 5-10 impianti è nelle condizioni di svolgere un negoziato con la rappresentanza sindacale?

Se in linea teorica tutti concordano che per rilanciare il settore e ridare legalità occorre riaffermare il rispetto delle regole del comparto ed estendere la negoziazione/contrattazione erga omnes, poiché le regole servono agli operatori seri e strutturati, allora occorre svolgere la riflessione di cui sopra e convenire sul dato che attualmente la norma è giusta ma va reinterpretrata in chiave orizzontale, perlomeno per i titolari sottodimensionati e/o che desiderano applicare condizioni uniformi definite negli Accordi tra le rappresentanze dei gestori e dei titolari di autorizzazioni.

Questa riflessione oggi assume i caratteri d'urgenza in quanto con l'avvento di tanti piccoli operatori è diventato difficile fare accordi/contratti con tanti imprenditori diversi, quasi un migliaio. Impensabile per Faib e Fegica e Figisc fare centinaia accordi, considerato che oggi registriamo 1.083 società titolari di autorizzazioni e 240 marchi operanti sul territorio nazionale. Per evitare l'asimmetria dei diritti, che dovrebbe venire prima dell'asimmetria concorrenziale, e garantire pari dignità e condizioni di lavoro ai gestori, l'Antitrust in primis, e Unem e l'ampia rappresentanza dei retisti, subito a seguire, dovrebbe concordare sulla necessità di aprire alla contrattazione orizzontale-come avviene in tutti i settori-superando l'obbligatorietà della contrattazione verticale, allo stato impossibile su larga scala.

Per Faib è arrivata l'ora della svolta. Obiettivo primario è ristabilire, in forza delle leggi esistenti, la contrattazione nazionale tra la rappresentanza dei gestori e la rappresentanza dei titolari di autorizzazioni (compagnie e retisti) per giungere ad un Accordo economico normativo nazionale di settore, fissando regole e valori economici validi erga omnes. Sulla base di questi contratti nazionali, le Associazioni dei gestori possono contrattare, come avviene già oggi nell'ambito degli spazi concorrenziali riconosciuti, con il negoziato di secondo livello, il margine dei gestori per singole compagnie/retisti, andando a disciplinare, valorizzandole, le diverse politiche incentivanti, le modalità di vendita per singoli operatori/marchi, le modalità gestionali. La concorrenza nel settore sarebbe più forte e si avrebbe per i gestori la dignità di un margine minimo unico, equo e non discriminatorio e non impattante sui livelli di concorrenzialità tra imprese. L'obiettivo non può che essere quello di prevedere un costo di distribuzione o margine medio di settore.

Questo eliminerebbe il fenomeno odioso delle pratiche che Faib ha definito da caporalato petrolifero, il proliferare di impianti affidati a disperati e spingerebbe la concorrenza su livelli di efficienza della rete senza che a pagarla siano poveri malcapitati senza contratti e senza diritti.

Faib in questi anni ha sempre ribadito che occorre una pluralità di strumenti contrattuali per governare la rete e ha dato la disponibilità per condividere nuove tipologie come il franchising, l'affitto di ramo d'azienda, e altre forme. E' una disponibilità al confronto ad ampio raggio per sconfiggere le illegalità, cui si aggiunge l'ultima proposta di ricondurre ad un regime concessorio- o ad un'attività di governo e controllo-le attività di distribuzione di energie

10.L' illegalità sulla rete

Abbiamo già denunciato che declino e illegalità sono le due facce della medaglia rappresentativa della rete carburanti oggi. Si tratta di due fattori interconnessi ed in crescita.

A fronte di quanto evidenziato precedentemente nello stato della rete, polverizzata e destrutturata, si è diffusa l'illegalità, sia in termini quantitativi, come prodotti introdotti in evasione di iva ed accise, sia in termini qualitativi (prodotti variamente miscelati, gasolio tagliato con oli combustibili esenti da imposte di fabbricazione), sia in termini di regole di sistema.

La sommatoria di questi fattori produce effetti drogati sui prezzi e sulla redditività delle imprese, provocando concorrenza sleale e contrazione della redditività per la parte sana della filiera.

Oggi, a quanto dichiarano fonti ufficiali, pubbliche ed autorevoli, come quella del Procuratore della Repubblica di Trento che nell'audizione alla Camera dei Deputati del 5 novembre 2019 ha dichiarato senza giri di parole che "...nella distribuzione carburanti c'è un ingresso incontrollato di soggetti...e il traffico illecito di prodotti petroliferi ha assunto una rilevanza estremamente pesante e pericolosa, anche per il controllo da parte della criminalità organizzata... Il 30% del venduto sfugge all'imposizione fiscale per un valore di circa 10-12 miliardi di euro» superando nella stima del fenomeno le analisi fino ad allora presentate dalle Associazioni di settore. Si tratta dunque di riportare nelle casse dello Stato oltre 10 miliardi di euro. Di fronte a questa emergenza i Governi che si sono succeduti negli ultimi tre-quattro anni hanno optato per scelte di politiche fiscali e tributarie di livello macro anziché intensificare una azione di contrasto sul territorio. Hanno infatti introdotto la fatturazione elettronica, la trasmissione telematica dei corrispettivi, la modifica normativa all'utilizzo delle lettere d'intenti per la cessione dei carburanti, l' E-Das, e adesso il cashback, anche con l'obiettivo di contenere e contrastare l'evasione fiscale.

Faib Fegica e Figisc, condividendo le finalità del contrasto all'illegalità, hanno contestato la modulazione onerosa delle varie norme che non può essere scaricata di volta in volta con adeguamenti tecnologici e/o sostituzione degli strumenti di registrazione sulla categoria, proprio in ragione del tracciamento del prodotto già in essere e di quel margine ridotto che è la caratteristica essenziale del settore carburanti. La categoria ha implementato con grande fatica la fatturazione elettronica e la registrazione e trasmissione elettronica dei corrispettivi, la prima alleviata dal riconoscimento del credito d'imposta del 50% riconosciuto sui costi delle transazioni elettroniche. Adesso si profila un nuovo onere che si vorrebbe scaricare sulla categoria come l'obbligo del destinatario gestore di certificare l'avvenuta ricezione dell'e-Das, al momento dello scarico del prodotto, che causa ulteriori compiti, oneri e gravami. Si tratta di una nuova pesante incombenza burocratica che rischia di incidere anche sui livelli prestazionali e sugli orari di lavoro delle gestioni, quando invece la ricezione potrebbe essere generata in automatico da remoto al momento dello scarico. Peraltro, il nuovo onere non tiene conto della struttura obsoleta degli impianti e che il gestore non può certificare prodotti terzi, di cui conosce poco o nulla: dalla correttezza

amministrativa a monte alla qualità dei carburanti, alla quantità e, in assenza di una tracciabilità termica, alla temperatura. Tali problematiche assumono ancora più rilevanza sugli impianti no logo.

Non si comprende perché si continui ad oberare una categoria ultra controllata, a monte e a valle, di oneri e pesi amministrativi che nulla aggiungono alla lotta all'evasione e non si pensi invece a rafforzare le misure di contrasto sul territorio e a sorvegliare in fase di ingresso i prodotti petroliferi nel paese e monitorare e razionalizzare i depositi commerciali, cresciuti a dismisura negli ultimi anni, quasi in parallelo con la crescita dell'evasione iva, attraverso criteri selettivi e requisiti oggettivi, senza deroghe alcuna. Inoltre, l'esperienza ci dice che manca un sistema efficiente di controlli su larga scala sulla qualità dei carburanti, nonostante la recente applicazione della direttiva Dafi.

Mentre sul cashback si segnalano da più parti forti problematiche applicative e il ricorso a micro-transazioni che mettono le aree di servizio carburanti in difficoltà sulle erogazioni automatizzate, con continui blocchi agli erogatori in self e conseguente interruzione del servizio. Su questo punto le Federazioni hanno richiesto una rivisitazione della norma.

La lotta e il contrasto all'illegalità in conclusione dovrebbe essere tema di filiera condiviso senza se e senza ma; ed invece assistiamo a distingu ed eccezioni che danno vita a pratiche che dequalificano la rete, precarizzano i rapporti, violano le normative, creando quell'humus favorevole alla diffusione della cultura dell'illegalità.

La legalità- come abbiamo già scritto- 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. La legalità non è una margherita da sfogliare.*

11- La politica sulla sicurezza e la moneta elettronica

La Federazione ha più volte denunciato- praticamente a tutti i Ministri degli Interni degli ultimi 10 anni- il rischio rapina che riguarda tutti i gestori italiani.

Dalle cronache e dalle esperienze è facile desumere che i 21.750 operatori nella loro carriera, nella quasi totalità, hanno subito episodi di rapina e/o di violenza.

Sono fatti che la Faib ha denunciato, in occasioni di convegni, audizioni parlamentari, fiere, tavole rotonde, incontri ministeriali, nell'incomprensibile atteggiamento degli organismi di vigilanza e delle istituzioni, e degli stessi operatori di riferimento: è come se una congiura del silenzio avvolgesse tutta la lunga sequenza di fatti criminali.

Si tratta di episodi che coinvolgono la microcriminalità, gli atti vandalici, le minacce a fini di estorsivi, furti alle apparecchiature self, sino alle rapine. E non possiamo non ricordare gli assassinii.

Per andare oltre la denuncia di questo dramma che tiene in scacco una intera categoria occorre una iniziativa finalizzata a decisioni che consentano il varo di misure diversamente articolate in materia di monetica, video sorveglianza, assicurazioni, caveaux blindati, costituzione osservatorio di pubblica sicurezza.

Alcune cose sono state fatte nel corso di questi anni, dall'installazione della video sorveglianza alla maggiore diffusione della moneta elettronica, alla dotazione di

caveaux blindati. Mancano ancora due tasselli importanti: un'Assicurazione obbligatoria sul rischio professionale e un Osservatorio di pubblica sicurezza da varare con la partecipazione dei rappresentanti di filiera.

In questo discorso, e con molte altre implicazioni in tema di modernizzazione della rete e di contrasto all'evasione fiscale, è centrale la questione della moneta elettronica.

Anche su questo punto degli importanti passi avanti sono stati fatti con il pieno riconoscimento dell'abbattimento del 50% del costo delle transazioni elettroniche sulle vendite dei carburanti e del 30% sulle vendite dei prodotti non oil. Gli importanti obiettivi pubblici che sottostanno alla diffusione dei pagamenti elettronici impongono a tutti di fare di più. I costi della moneta elettronica non possono gravare- neppure in minima parte- sui gestori carburanti, in quanto percentualmente questi pesano molto di più che in altri settori. Sappiamo che in altri settori il costo della moneta è assorbibile, mentre nella distribuzione carburanti arriva ad incidere per un terzo del reddito del gestore. E tuttavia sviluppare la moneta elettronica è fondamentale per scoraggiare la microcriminalità, favorire lo sviluppo qualitativo delle aree e rafforzare il contrasto all'illegalità. Anche per fare questo è stato introdotto a carico dello Stato il credito d'imposta del 50% delle spese sostenute dai gestori per le transazioni con la moneta elettronica, con la legge di Bilancio 2018 n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1 comma 924. Una vittoria delle tre Associazioni dei gestori che va difesa e tutelata dalle continue aggressioni del sistema bancario e del circuito dei pagamenti elettronici che in maniera continua cerca di rialzare i costi delle transazioni, approfittando di situazioni oligopolistiche. Oggi occorrerebbero interventi che vadano ad azzerare tali commissioni per micropagamenti sotto una certa soglia, ad esempio sotto i 20,00 €.

Questo è un rischio permanente. In uno Stato di diritto, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, competente per materia, deve vigilare perché non può essere consentito ad operatori privati di approfittare della propria posizione dominante per imporre condizioni inique sulla rete carburanti alla luce dei rilevanti interessi pubblici dati dall'introito di Accise ed iva.

12- La rete nell'era della transizione

Il nuovo Governo reca con sé un passaggio che al momento non è esagerato definire epocale: la creazione del Mite, il Ministero della transizione ecologica, che accorpa nell'ex Ministero dell'Ambiente le competenze energetiche del Ministero dello Sviluppo economico, che sostanzialmente le gestiva dall'Unità d'Italia, essendo strettamente connesse con la politica industriale. È certamente un cambiamento di grande rilevanza istituzionale, politica, economica. Sta di fatto che già nell'ultimo decennio il settore aveva vissuto una serie di trasformazioni senza precedenti, all'insegna di modificazioni strutturali tra prolungate crisi economiche, quelle del 2007/8 e quelle del 2012/3, e profondi cambiamenti culturali che hanno fatto da battistrada alla più generale crisi del paese e all'indebolimento della cultura del petrolio visto sempre più in maniera crescente come responsabile dell'inquinamento

atmosferico, per le emissioni di CO₂, e del riscaldamento globale del pianeta. Negli anni è cresciuto intorno al petrolio e ai suoi derivati un clima politico e culturale avverso, persino ostile, con esaltazioni per le fonti energetiche “pulite” e alternative, a basse emissioni o senza componenti clima alterante.

La svolta istituzionale attuale cade dopo che la storica Associazione degli industriali ha cambiato nome da Unione Petrolifera in Unione energia per la mobilità, Unem, di fatto anticipando le scelte della politica. Ma la crisi del settore nel paese era iniziata nel primo decennio del XXI secolo con l’abbandono del mercato interno delle storiche compagnie multinazionali

Allo stato, per comprendere, dobbiamo partire dalla Strategia già avviata dal Governo due anni or sono in materia di mobilità “green”, tesa ad accelerare il percorso di “decarbonizzazione” agevolando il transito graduale verso un modello di mobilità sostenibile. L’ esigenza di “decarbonizzazione” sarebbe resa indifferibile dalla oggettiva ed universalmente riconosciuta rapidità dei mutamenti climatici, con particolare attenzione al progressivo impatto sull’ambiente ed il territorio come emerso dalle audizioni e dal dibattito parlamentare sulla conversione del Decreto-Legge n. 111/2019 in materia di cambiamenti climatici, recante le misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell’aria. Il dibattito tra le forze sociali e quelle politiche ha evidenziato l’opportunità di un rapido avvio del processo di “decarbonizzazione”, a condizione che le soluzioni di contrasto all’emergenza climatica siano necessariamente graduali, per governare i tempi tecnici necessari ai fini di una transizione virtuosa verso l’utilizzo di energie alternative. Del resto, le condizioni di mercato attuali non consentono fughe in avanti e pertanto è necessario che la transizione verso la mobilità sostenibile dovrà tradursi comunque in un percorso graduale, di rispetto del sistema economico del Paese. Premessa e condivisa l’ esigenza di ridurre le emissioni clima alterante e di non mettere in contrapposizione le fonti di energia, perseguendo l’obiettivo della pluralità delle fonti, non si può non considerare, che 1) il parco automobilistico italiano è tuttora fondato in netta prevalenza sugli idrocarburi; 2) nel comparto l’Italia vanta a livello internazionale una forte capacità in termini di strutture, capitali e tecnologie; 3) la mobilità commerciale nel nostro Paese è affidata al trasporto “su gomma, alimentata da combustibili fossili tradizionali di tipo “Oil”, in misura superiore all’80%. Ecco perché la strategia pubblica tesa all’abbandono dei carburanti di origine fossile, deve essere affiancata dal gradualismo e dal contemporaneo varo di opportuni meccanismi di sostegno da destinare alle aziende per affrontare la transizione energetica.

Il PNRR, che ha tra le sue strategie portanti la transizione ecologica, non può permettersi salti nel buio di un futuro, che come vedremo più avanti, è al momento incerto e tutt’altro che definito. Scelte azzardate avrebbero notevoli controindicazioni in termini di competitività, poiché darebbe luogo alla palese forzatura degli equilibri economici del paese, rischiando di imporre alle imprese e ai cittadini oneri sproporzionati ed eccessivi.

Del resto ad oggi le quote fossili coprono l’81% dei consumi dell’energia nel mondo, contribuendo per i due terzi alla creazione di energia, delineando uno scenario in divenire tutto da definire in un arco temporale non breve. Gli stessi studi sulle emissioni

della CO₂ (climalterante) imputabile alla circolazione di autoveicoli a motore non sono concordi. Alcuni sostengono che le emissioni climalterante addebitabili alla circolazione a motore alimentata da carburanti si attestino su livelli di criticità poco rilevanti. Altri, citando dati forniti dall'UE, sottolineano che le emissioni di CO₂ provenienti dalla circolazione auto si attestino su cifre irrilevanti pari a circa lo 0,2% del totale, attribuendo agli oceani, alla vegetazione e al suolo il grosso delle emissioni. Come che sia, non si può non rilevare che una buona politica di decarbonizzazione dell'automotive, possa passare in primo luogo attraverso l'essenziale "svecchiamento" del Parco automobilistico. Secondo alcuni studi, riportati da Confesercenti nell'ambito dell'Audizione presso la X Commissione del Senato l'11 febbraio 2020 su "L'Automotive italiano e le implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica", rottamare un'unica autovettura "ante Euro 4", equivarrebbe ad azzerare le emissioni di ben diciannove veicoli Euro 6. Liberare le strade dal numero più elevato possibile di automobili circolanti "ante Euro 4", per sostituirle con vetture Euro 6 sarebbe una grande operazione green in grado di abbattere le emissioni, considerato che un'automobile su tre risulta essere "ante Euro 4". Già oggi, oltre ai prodotti gassosi, la tecnologia Euro 6 a gasolio ha standard emissivi che risultano essere estremamente rigorosi e sostanzialmente in linea con quelli a più bassa emissione. Accanto a questi ragionamenti vanno poi affiancati quelli sull'effettiva capacità di corrispondere alle esigenze su larga scala di energia elettrica, sia sotto il profilo infrastrutturale della distribuzione che delle modalità di produzione, laddove i consumi elettrici raggiungano livelli significativi.

Dal punto di vista delle risorse non si può neanche sottovalutare che l'attuale sistema garantisce allo Stato italiano un ammontare complessivo medio annuale di entrate fiscali - derivanti sia dalle Accise che dall'Iva sui carburanti - pari a circa € 40 miliardi. Le strategie pubbliche non possono non operare, in tema di emergenza climatica, un ruolo di indirizzo e di programmazione in un contesto di corretta valutazione degli asset e delle compatibilità di bilancio, nonché delle condizioni di mercato e di concorrenza tra le varie tecnologie utilizzabili, alla luce delle evoluzioni della ricerca che sta procedendo verso ulteriori progressi ambientali con gli Euro 7. In questo contesto l'alimentazione elettrica per la mobilità commerciale e privata, ad oggi costituisce solo una tra le scelte possibili in relazione alle singole esigenze.

Faib valuta con interesse- nell'ambito dell'impiego delle risorse ingenti del PNRR- l'uso e l'implementazione della motorizzazione sostenibile, biocarburanti, idrogeno elettrica, ed auspica che l'ammodernamento veda l'attuale rete carburanti come asset prezioso per la distribuzione dell'energia utilizzata per l'autotrazione e che i processi di adeguamento possano procedere in tempi gradualmente e compatibili alla tecnologia e alla diffusione della propulsione elettrica, in abbinamento ad altre fonti a più ridotte emissioni nocive. I gestori sono consapevoli che il programma di ristrutturazione del mercato in funzione delle nuove energie alternative per autotrazione costituisce una grande sfida e valutano il rischio tangibile di un "parco automobilistico elettrico", drogato dagli incentivi, privo di adeguate strutture di supporto logistico e di infrastrutture innovative per l'assistenza ed i rifornimenti dato dall'insufficienza e inadeguatezza di colonnine in rete stradale e autostradale presso le aree di distribuzione

di energia. Anche in questa ottica va inquadrata la recente proposta delle Associazioni dei gestori di un rinnovato ruolo centrale per il decisore pubblico, di governo e indirizzo per la rete carburanti nel senso della mobilità sostenibile. Ad oggi appaiono tutti i limiti di una motorizzazione elettrica non assistita: con ridotta autonomia e lunghi tempi di ricarica, oltre che di attesa, con le incognite relative allo smaltimento delle batterie, agli sbalzi termici estate/inverno, senza la trasportabilità energetica necessaria all'assistenza e con scarse economie di scala. Da questo panorama emergerebbe che le difficoltà strutturali attuali proiettano- secondo diversi studi- l'auspicata concorrenzialità dell'autoveicolo elettrico solo dopo il 2030. Anche per questo, e per non precludere sbocchi positivi ai progressi della ricerca scientifica sulle fonti di energia, è sempre consigliabile l'applicazione del principio di "neutralità tecnologica", poiché le eventuali forzature rischierebbero di impattare negativamente il sistema. In altre parole, la politica dei forti incentivi rischia di produrre danni se non accompagnata da una più attenta, oculata e modulata politica energetica.

Così come Nuovi modelli con serbatoi di GPL e Metano hanno trovato sulle strade nuove stazioni in grado di offrire i prodotti gassosi, le aree di servizio di domani potranno rifornire le auto elettriche o a idrogeno.

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.

In questo ampio contesto, si pone *in modo pressante, il ruolo dei grandi operatori della rete 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, in coerenza con il programma di interventi pubblici intesi nel PNRR.*

Fornire energia sulle stazioni di servizio è l'obiettivo di oggi e di domani.

13. La Federazione di fronte ai cambiamenti

La Faib si avvia verso i 60 anni di storia.

Una storia lunga che affonda le radici in grandi battaglie e molte conquiste per il pieno riconoscimento dei diritti dei gestori sulla rete, cominciata con l'avvio della mobilità di massa. Una storia di impegni per la crescita della categoria nel suo insieme, costruendo pezzo dopo pezzo un quadro di tutele, di norme a garanzia della dignità, di provvedimenti di sostegno, per un percorso professionale al servizio dei cittadini, nel cuore della trasformazione del paese in movimento, a presidio del territorio e in relazione con le istituzioni. Una storia lunga più di mezzo secolo come esercizio quotidiano della rappresentanza, a favore della tutela degli associati e della categoria verso le compagnie e nei confronti delle istituzioni, snodatasi lungo generazioni di dirigenti che si sono succeduti nel corso dei decenni. La storia non si inventa, segue una narrazione punteggiata dagli avvenimenti e dai protagonisti. La rappresentanza è

un compito complesso, un esercizio faticoso che richiede strutture, risorse, rigore, serietà ed equilibrio, assumendo a sé la responsabilità delle scelte in conseguenza della centralità degli associati.

E' quello che hanno fatto i Presidenti e i gruppi dirigenti della Faib nel corso degli anni, rinnovando Accordi economici e migliorando le condizioni normative di operatività dei gestori sulla rete, con pazienza e opera di mediazione, ma anche con scioperi, proteste di piazza, agitazioni, mobilitazioni selettive, azioni giudiziarie.

Il gruppo dirigente uscente- unito intorno al suo Presidente Martino Landi- il più longevo della storia Faib- lascia una Federazione ben strutturata, ampiamente la più rappresentativa, determinante nei processi di governo del settore, apprezzata per l'equilibrio delle posizioni e la determinazione con cui ha perseguito gli obiettivi.

Per Faib il confronto negoziale è stato il cuore dell'attività sindacale, insieme alla corretta interpretazione dei problemi e dei bisogni in sede istituzionale. Ma i gruppi dirigenti della Federazione non hanno mai esitato, né in passato né nel presente, 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 che verso i Governi in carica. La Faib in entrambi i casi è stata pronta a scendere in piazza, ad animare la protesta ma anche a formulare la proposta. Nessuna protesta è fine a sé stessa. Ogni sciopero ha un obiettivo.

La nuova Faib incontrerà un quadro delle relazioni industriali oggettivamente più complesso, un contesto friabile a livello istituzionale e politico, sul piano economico una congiuntura difficile perché declinante, su quello della rappresentanza sociale un confronto movimentato, anche per l'avvento dei social che rilasciano effetti alteranti tanto deleteri quanto dannosi.

Sappiamo che i nuovi strumenti informatici, i social network, i gruppi whatsApp, le App, le architetture info telematiche, hanno cambiato e cambieranno ancor di più la comunicazione politica e sindacale. Abbiamo sempre assunto al centro della nostra azione l'esigenza di comunicare, di dire alla larga base degli iscritti alla Faib le cose come stanno, quelle che facciamo e che abbiamo in animo di fare, mirando a esigenze di ammodernamento degli interventi e degli strumenti. Ma un Sindacato non è e non sarà il Bar dello Sport o la fiera dei parolai e tantomeno la palestra dei campioni della tastiera. Il Sindacato è e rimarrà il luogo in cui si discute, ognuno con le proprie idee, con serietà dei problemi. In cui prima di tutto viene il confronto interno, il dibattito tra gli iscritti, l'illustrazione delle rispettive posizioni, il rispetto per le opinioni diverse, la costruzione della sintesi, l'assunzione della responsabilità, il naturale cambio dei dirigenti, il rinnovamento della vita dell'Associazione.

Questo è uno di quei momenti in cui si cambia. Arrivano nuovi uomini e un nuovo gruppo dirigente prende il timone. È già successo altre volte. È la normale dialettica interna ed anche il ciclo delle generazioni. Con il voto degli iscritti, promuovendo nuovi dirigenti, creando aree di lavoro e modalità operative, favorendo la crescita delle opportunità, puntando alla pluralità dei servizi. In un Sindacato si può stare in maggioranza o in minoranza, nel rispetto delle regole del confronto democratico. Ma è con il Sindacato e nel Sindacato che si può cambiare.

Faib e il suo nuovo gruppo dirigente come sempre potrà contare sul supporto politico, tecnico ed amministrativo di una grande organizzazione come Confesercenti, anche in questa fase delicata di passaggio di gruppi dirigenti.

I nostri soci possono contare su servizi confederali di primissimo piano e di elevata professionalità, dal credito alla formazione, dal legale al fiscale tributario, dall'assistenza sanitaria a quella assicurativa, dalla tutela contrattuale alla trattativa negoziale. Questo è Faib, questo è Confesercenti. Una squadra che nel corso degli anni si è arricchita di professionalità dedicate e sempre più specialistiche.

Sappiamo anche che il Sindacato vive se sa rinnovarsi, se sa rompere le incrostazioni, se ha nel suo seno uomini nuovi.

Oggi siamo ad uno di quei tornanti della storia impegnativi e carichi di incognite, che richiedono unità e compattezza, condivisione degli obiettivi per traguardare il futuro.

Di fronte abbiamo, come abbiamo visto, l'emergenza climatica, l'avanzare di nuove motorizzazioni, le nuove energie, l'innovazione tecnologica, la proposizione di nuovi formati rete. Che ruolo gioca la figura del gestore e con quali regole in questo scenario è il grande compito che il nuovo gruppo dirigente ha davanti. La Faib storicamente ha sempre favorito i processi di ammodernamento e di crescita imprenditoriale degli operatori. Ha ricercato e proposto nuove tipologie contrattuali, talvolta nuovi modelli di gestione rete, l'ampliamento delle attività delle aree di servizio in una logica multifunzionale, oltre il non oil tradizionale, una nuova economia delle gestioni con l'unificazione tendenziale dei margini.

Oggi più che mai abbiamo bisogno di una nuova iniziativa della politica, della funzione pubblica di guida e sorveglianza, di pluralità contrattuale, tipizzata, magari di secondo livello, di differenziare i fatturati, di stazioni dei servizi, per la mobilità e l'esercizio di cittadinanza.

Il nuovo gruppo dirigente deve saper rappresentare il nuovo gestore, impegnarsi sui temi del necessario ammodernamento, legando la propria proposta al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente, alla sostenibilità economica delle attività, alla proposta di allargare la sfera delle tutele del lavoro e di lotta alle illegalità.

C'è da affrontare un'opera di rinnovamento della struttura, centrale e periferica, più tarata sulle competenze, sulla professionalità, sulla presenza dell'imprenditoria femminile, dei giovani imprenditori, rafforzando i servizi dedicati tramite Faib service e le piattaforme digitali, la strutturazione di aree consulenziali per i territori, un più ampio coinvolgimento nei processi decisionali oggi possibile con le nuove tecnologie operanti a distanza, potenziando la rappresentanza su base regionale.

La nostra storia e la nostra struttura dicono che la Faib è nelle migliori condizioni per interpretare la nuova rete e i nuovi soggetti imprenditoriali chiamati a gestirla, per il Know-how espresso, per le caratteristiche organizzative, per la capacità di rappresentanza e di relazioni istituzionali a carattere nazionale/regionale/locale: un complesso di valori e risorse che costituisce il nostro patrimonio a disposizione della categoria.

