

cd
contro Distribuzione

fegica
cisl

edizione
FLASH

N. 4- ANNO XXVIII
3 APRILE 2018

contro Distribuzione Periodico di informazione economiche sindacali della FEderazione Gestori Impianti Carburanti e Affini
Autorizzazione del Tribunale di Roma N° 505 del 30/10/91 Iscrizione al ROC N° 6893. Dirett. Responsabile: Roberto Di Vincenzo

SI APRE LA STAGIONE DEGLI ACCORDI. DIFFICILI MA POSSIBILI.

IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE PER GLI ONERI DELLA CARTE DI CREDITO, LA FATTURAZIONE ELETTRONICA E LA COMUNICAZIONE DEI CORRISPETTIVI. UNIONE PETROLIFERA PER I NUOVI MODELLI CONTRATTUALI ED IL PRIMO LIVELLO SULLO SCHEMA DI CONTRATTO DI COMMISSIONE.

LE SINGOLE COMPAGNIE PER IL RINNOVO DEGLI ACCORDI COLLETTIVI IN GENERALE E SULLA RETE AUTOSTRADALE IN PARTICOLARE.

TRE "FRONTI CALDI" PER ALTRETTANTE INTESA PER NIENTE SCONTATE E ASSAI COMPLESSE PER RAGIONI DIFFERENTI EPPURE CONVERGENTI.

E' IN GIOCO UN PEZZO SIGNIFICATIVO DI POSSIBILITA' DI FUTURO (NON SOLO) PER LA CATEGORIA.

UN FUTURO DA COSTRUIRE RESISTENDO A QUANTI DA DIVERSE POSIZIONI QUESTO FUTURO LO NEGANO, NON VOGLIONO E NON SANNO VEDERLO.

Con il mese di aprile si avvia una stagione che di qui a poche settimane può -e dovrebbe- offrire un chiaro segnale (o non) di un settore finalmente tornato consapevole della necessità di produrre una propria autonoma elaborazione ed imprimere una governata accelerazione ai cambiamenti necessari.

Anche alla luce delle opportunità che potrebbero essere colte con l'avvio della nuova legislatura.

I "fronti" aperti sono molti e tutti differentemente significativi.

Il confronto intermittente avviato con il MEF che comprende in un unico ragionamento inscindibile -

come la Fegica ha inteso precisare al Viceministro Casero- la riduzione dei costi della monetica e l'introduzione dei nuovi gravosissimi adempimenti su fatturazione elettronica e comunicazione dei corrispettivi, si appresta ad una fase decisiva con il nuovo incontro previsto per domani 4 aprile.

Le risposte attese dalla categoria in questa occasione determineranno le condizioni di una collaborazione fattiva o al contrario l'avvio di azioni di contrapposizione severa.

Ma sarebbe comunque bene che, nell'ottica di un settore che ritrova le ragioni per mostrarsi unito e a

schiena diritta, la componente industriale fosse capace di uscire dalla "neutralità" e dal torpore, evidentemente figli di vecchi e resistenti retaggi, nel quale ricade ogni volta che ritiene che il problema sia semplicemente ribaltabile su qualcun altro, in particolare sui Gestori.

Come se davvero si potesse continuare a credere che quello che avviene nella filiera possa non interessare o non riguardargli più solo perché il prodotto è stato "consegnato" a qualcuna altro.

Anche su questa questione il settore gioca un pezzo della propria credibilità e anche della propria capacità di dotarsi di una visione di sistema e ricostruire (da zero, dopo che i "grandi manager" delle corporate hanno abbandonato a se stesso il downstream) un rapporto di interlocuzione vero con la Politica e con l'Amministrazione che si non esaurisca nella rassegnata accettazione di diktat o, al massimo, nel "trattare sul piano tecnico" i meri dettagli operativi di imposizioni e scelte già assunte altrove.

D'altra parte, ed è un secondo fronte, esistono le condizioni -anche e forse soprattutto- di opportunità per predisporre all'affondo finale nel negoziato avviato, come prevede la norma, con Unione Petrolifera sull'introduzione di nuovi modelli contrattuali e segnatamente di uno schema di contratto di commissione, incentrato su due livelli di contrattazione.

Non si tratta solo di dare adeguato seguito al dettato normativo, seppure con notevole ritardo (e non certo per responsabilità delle Organizzazioni di categoria dei gestori).

Né si tratta di dare (postuma) ragione a quanti per lunghi anni hanno mistificato le loro manifeste inefficienze dietro la querula lamentazione che recriminava sulla pretesa "rigidità" del rapporto contrattuale con i Gestori.

Come se, allora come ancora oggi, primarie compagnie petrolifere non stipulassero regolari contratti di comodato con i marchi della GDO senza minimamente compromettere il loro grado di competitività, evidentemente legato ad altro che non al contratto.

In realtà, invece, la positiva conclusione di questa lunga trattativa potrebbe portare con sé diverse conseguenze di prospettiva.

Da un lato, nel merito, ha ad oggetto uno strumento contrattuale (non certo una bacchetta magica capace di risolvere problemi strutturali che hanno bisogno di ben altre soluzioni e assunzioni di responsabilità) che per le sue peculiarità può bene adattarsi ad alcune condizioni e ad alcune realtà, sia in funzione delle politiche commerciali aziendali che di differenti

modelli gestionali.

Dall'altro, nel metodo, offre una opportunità di rilancio e impulso per la contrattazione collettiva, anche tenuto presente che il nuovo modello contrattuale potrà essere adottato esclusivamente (a pena di inapplicabilità) se recepiti all'interno di specifici Accordi aziendali di secondo livello sottoscritti ex lege, a cui viene demandato il compito di definire gli elementi di dettaglio del contratto, oltreché gli aspetti economici del rapporto, perché siano adattati alle diverse esigenze particolari.

Infine, più in termini di "sistema", la conclusione di questa trattativa può rappresentare la prova tangibile della comune volontà di lasciarsi alle spalle una lunga e dannosa stagione di contrapposizione, ritrovando, anche attraverso questo primo passo, la capacità di fare sintesi intorno alla ricostruzione di un sistema regolatorio riformato e condiviso.

Abbandonando scorciatoie, alchimie interpretative e furbate paralegali da cui, ora, trovata allentata la maglia della regola, altri e più disinvolti operatori traggono importanti quanto illegittimi "vantaggi competitivi", che vanno anche in questo caso necessariamente riassorbiti all'interno di un quadro normativo certo e uguale per tutti.

Una intesa intorno alla definizione condivisa dei confini contrattuali appare, quindi, un banco di prova importante e decisivo, se si possiede la giusta e necessaria ambizione per chiedere alla nuova legislatura di proseguire negli interventi di riforma "positiva".

Non più, questa volta, limitati al contrasto dell'illegalità, ma tesi al riordino, alla semplificazione e all'aggiornamento della normativa di settore, per promuovere e accompagnare il rilancio di una attività di distribuzione che in troppi, semplicisticamente, danno per condannata alla residualità quando invece, neanche troppo paradossalmente, ancora oggi riesce a restituire remunerazioni appetibili ad una quantità di soggetti di ogni risma.

Un terzo fronte, infine, è offerto dalla ripresa della contrattazione aziendale tesa al rinnovo degli Accordi collettivi.

Dopo le sollecitazioni affidate dalle Organizzazioni di categoria agli Amministratori Delegati delle aziende petrolifere sopravvissute, ora ci si appresta ad un confronto a tutto tondo che ha bisogno di ripristinare un punto di partenza sostenibile per i Gestori e condividere i nuovi obiettivi di prospettiva, dopo la stagione degli "accordi di solidarietà" che hanno saputo invertire i destini funerei del settore, anche se non ancora le tendenze suicide delle compagnie.

Una meta certamente ardua in termini generali, anche se il concetto di "regola" torna finalmente ad essere sentito trasversalmente come un valore.

Una missione apparentemente impossibile, in particolare, per ciò che riguarda il segmento autostradale.

Soprattutto se si valuta il contesto tanto degradato quanto disgregato nel quale è stata cacciata la viabilità autostradale da una serie irripetibile e stupefacente di scelte sbagliate e comportamenti irresponsabili adottati negli ultimi 15 anni da concessionari prima e compagnie subito a dopo.

Poco importa, in questa occasione, ricostruire puntualmente le tappe del "sacco" subito dalla distribuzione dei carburanti in autostrada dalle prime "gare" del 2003 ad oggi.

E tuttavia non gioverebbe alla ricerca delle soluzioni ancora possibili misconoscere le responsabilità vere e tangibili che pure sono a disposizione di chiunque abbia occhi per vedere.

Come pure sarebbe ridicolo continuare a dissimulare i "risultati" che ancora nell'immediato, nonostante l'assenza assoluta di qualunque strategia e anche nella situazione di crisi profonda del segmento che non accenna ad arrestarsi, sia i concessionari che le stesse compagnie petrolifere riescono comunque a portare a casa, a danno dei Gestori, degli automobilisti e soprattutto del "sistema" e delle sue scarse e residue possibilità di prospettiva.

Con ogni probabilità, sono proprio questi "risultati" nell'immediato a rappresentare l'ostacolo più importante alla possibilità di ritrovare gli equilibri necessari a pianificare il futuro e quindi fare Accordi.

In una visione certamente miope -perché non tiene conto delle implicazioni commerciali complessive, anche transnazionali, che investono la rete autostradale- ma non per questo disprezzata, un risultato è sempre un risultato e per quanto di corto respiro può essere senz'altro fatto passare nell'immediato per un successo.

C'è da chiedersi se una tale visione presupponga poi sufficiente chiarezza sulle macerie (e le prossime, inevitabili perdite superiori agli effimeri risultati attuali) che lascia in dote.

Lo stato delle cose, al contrario, richiede una capacità di visione certamente più ampia e a più lungo termine, oltretutto la necessità di non isolare la rete autostradale come unità a se stante (meno che mai la singola area di servizio), ma di valorizzare a pieno tutte le interdipendenze che la caratterizzano.

A cominciare da quella che collega la rete autostradale con quella ordinaria, chiamate a ritrovare

progressivamente coerenza e omogeneità di politiche commerciali, perché sia possibile prima di tutto intaccare il riflesso di rifiuto dell'automobilista e subito dopo provare a promuovere il giusto appeal.

In questo senso appare del tutto inadeguato e velleitario il tentativo dei concessionari di imporre sempre maggiori e diversi obblighi, soprattutto sui prezzi, agli affidatari in sede di gara.

La fantasia inesauribile che ha generato diverse decine di contratti di convenzione differenti, depositati uno sull'altro per sedimentazioni successive e tutti contemporaneamente vigenti (per quanto violati nell'indifferenza generale), non solo non è riuscita ad ottenere i risultati dichiarati -come testimonia la "morte in culla" dell'operazione "prezzo ok" di ASPI, Codacons e Nomisma Energia- ma nella prassi costituisce il miglior alibi per chiunque voglia farsi schermo delle ampie zone di grigio e della impossibilità di rispondere delle proprie individuali responsabilità.

Appare quindi indispensabile il pieno coinvolgimento dei concessionari, sia per restituire agli affidatari la possibilità, nonché il dovere, di dotarsi di una propria riconoscibile politica commerciale e di prezzo (di cui anche rendere conto), sia per condividere scommessa e oneri funzionali al recupero della sostenibilità complessiva del servizio.

A questo scopo, evitando di compiere gli stessi errori che hanno fatto perdere l'occasione conquistata tra il 2013 ed il 2015, l'intero settore ha il dovere di promuovere nei confronti del prossimo Governo l'urgente e ragionata revisione del Decreto Interministeriale, che non ha ottenuto il benché minimo effetto sul piano della razionalizzazione, né in termini di chiusura di aree di servizio, né in termini di recupero di efficienza, né in termini di certezza delle regole (come, sopra le altre, testimonia la vicenda Tamoil).

Gli Accordi aziendali in tutto questo, come già accaduto anche nel recente passato, possono e debbono offrire un contributo anche di originalità alla soluzione delle questioni poste e, con questo, rappresentare la scintilla iniziale, utile a fissare il primo segmento di regole del gioco certe e a dare l'impulso, in un contesto di obiettivi condivisi, all'avvio del processo di coinvolgimento anche delle altre componenti interessate.

Come detto, una missione apparentemente impossibile.

E, tuttavia, una scommessa inevitabile da giocare e vincere, puntando su quanto è ancora possibile, contro quello che da più parti si vorrebbe far credere essere del tutto probabile o persino scontato.