

LA **MOZIONE** APPROVATA DAL CONSIGLIO NAZIONALE

Riordino ed aggiornamento del quadro normativo della distribuzione carburanti entro la fine della Legislatura. Seconda fase della razionalizzazione della rete e chiusura degli impianti inefficienti per un obiettivo finale ai 15.000 punti vendita. Attirare nuove aziende petrolifere integrate nel mercato italiano anche quale antidoto strutturale al dilagare del prodotto illegale e alle infiltrazioni mafiose. Riforma del Decreto Interministeriale del 2015 su autostrade per arrestare la duplicazione di pedaggi e royalty, restituire alla responsabilità dei soggetti "oil" piena responsabilità delle politiche commerciali, dei prezzi e degli investimenti sulla qualità del servizio, contendere ai marchi della ristorazione il business ceduto e la ristorazione stessa.

Ratificato l'Accordo con UP per l'introduzione del contratto di commissione. La Fegica propone a Faib e Figisc/Anisa una "due giorni" di Seminario per definire progetto ed iniziative comuni.

CONSIGLIO NAZIONALE
Roma, 17 e 18 ottobre 2018

Il Consiglio Nazionale della Fegica, riunito a Roma nei giorni del 17 e 18 ottobre 2018, ascoltate le relazioni del Presidente e del Segretario Generale, le approva all'unanimità.

La distribuzione carburanti italiana, in particolare, ed il downstream petrolifero, più in generale, continuano ad attraversare una fase caratterizzata da grandissima precarietà ed equilibri altamente instabili che poggiano su scelte improvvisate e, di conseguenza, indicano prospettive incerte e in potenza ulteriormente devastanti.

In questo senso, il settore continua a scontare gli effetti di quell'azione di demolizione sistematica dei suoi "fondamentali" avviata approssimativamente con il passaggio di secolo.

Una situazione resa possibile dalla concomitanza di più fattori e, tra questi, fondamentalmente, dal progressivo e rapido abbandono di ogni politica industriale, di indirizzo e persino di mera osservazione da parte del Governo e del Parlamento, se si eccettua il populismo ante litteram della propaganda generica e fuorviante sui prezzi dei carburanti.

La Politica, cioè, ha ceduto il suo potere di indirizzo e governo consentendo di farsi surrogare sul piano politico e oltre le proprie competenze istituzionali, da organismi "terzi" deputati al mero controllo e non all'indirizzo strategico del settore energetico.

Un esito ai limiti dell'assurdo, ma non casuale, alla cui risultanza ha concorso anche l'inadeguatezza dimostrata dalla classe dirigente industriale del petrolio operante in Italia.

Una realtà industriale -quella italiana- che, per un verso, si é scoperta improvvisamente orfana degli stretti collegamenti fino ad allora intrattenuti con i centri di potere istituzionale e, per l'altro, è stata colta nel bel mezzo di trasformazioni strutturali che stavano portando a grandi fusioni internazionali, alla finanziarizzazione dei processi, alla costruzione di una economica parallela fondata sui "barili di carta" sui cui scommettere e speculare ed alla marginalizzazione interna della distribuzione carburanti ridotta ad un mero ruolo operativo del tutto residuale.

Tale inarrestabile processo ha privato proprio la distribuzione carburanti tanto della necessaria "copertura politica" delle case madri, che hanno scelto di impegnarsi verso attività ritenute di maggiore interesse e più remunerative, quanto di buona parte della selettiva qualificazione professione della sua classe dirigente.

Una classe dirigente sempre meno capace di compiere quelle scelte strategiche e di prospettiva che fino ad allora aveva saputo generare.

E’ in un tale contesto che matura la “filosofia del basso profilo” industriale che, incapace qualitativamente di accettare e sostenere l’urto con l’”esterno”, si è accontentata di uno scambio semplice: mendicare e finalmente ottenere “mano libera” nei rapporti interni -con i gestori (ma anche con i propri dipendenti e, in parte, dirigenti)- attraverso l’allentamento, nella prassi, di quel sistema regolatorio -definito in modo paradigmatico come “lacci e lacciuoli”- strumentalmente accusato di impedire l'ammodernamento del settore.

Proprio da questo miope baratto (come si può sviluppare una strategia industriale senza un pezzo fondamentale come la distribuzione?) nasce la lunga marcia verso il fenomeno dell’illegalità, oggi giustamente denunciato, dopo anni di approcci timidi e poco convinti, forse solo perché ora appare chiaro come a beneficiarne siano altri soggetti più disinvolti ed elastici, che possono trarre vantaggio del costante e impunito, dopo essere stato teorizzato e persino vantato, lavoro ai fianchi fatto contro il rispetto delle regole.

E tuttavia, questa non è la sola conseguenza di cui adesso il settore può e deve lamentarsi.

La scomparsa di una posizione strategica e dal profilo riconoscibile dell’industria ne ha causato anche la sua frammentazione verso iniziative sempre più “individualiste”, improvvisate e di breve respiro -dalle masochistiche politiche extrarete, al suicidio dello “scontone”, dalla beatificazione della macchinetta self service, alla consegna del business autostradale nelle mani di concessionari prima e marchi della ristorazione dopo- che di fatto sono riuscite nel difficile compito di colpire, dopo i gestori, proprio gli interessi delle aziende all’interno delle quali queste iniziative “epocali” sono state pensate e messe a punto nei dettagli.

In altre parole, la “pioggia” a lungo invocata ha finito infine per scendere con una tale violenza che ha travolto pure quanti avevano danzato perché le cataratte di aprissero.

Tutto ciò ha determinato un sorprendente e massiccio trasferimento di utili e risorse verso ogni soggetto “esterno” che si sia appena affacciato nel settore: diverse generazioni di retisti indipendenti convenzionati e no logo, GDO, concessionari autostradali, marchi della ristorazione, oltre alla moltitudine di quanti, a valle della raffinazione e a diverso titolo, hanno trovato un pascolo (non solo con mezzi illegali) ricco e fertile.

Una situazione di cui sono testimonianza efficace e senza contraddizione sia il fatto che il

numero di punti vendita attivi non accenni a diminuire, contrariamente a quanto avevano previsto gli apostoli del mercato che si autoregola, sia la fuga di tutte le multinazionali -prima Shell, poi Esso, infine Total- dal nostro mercato (oltretutto senza che la Politica né il resto del settore riuscissero ad intravedere danno attuale e pericoli in prospettiva per gli interessi del settore stesso e del Paese più in generale).

Questo è il segno evidente di come la distribuzione carburanti, pur nella sua richiamata precarietà, con equilibri instabili e prospettive incerte, ha generato e continui comunque a generare grandi risorse mal ripartite, dalle quali non è più in alcun modo giustificabile continuare ad escludere solo i Gestori, cui sono stati erosi -significativamente ed in modo ingiusto- gli spazi economici vitali, non prima di averne vanificato illegittimamente le tutele normative comunque tuttora vigenti, senza che si sia levata altra voce da quella del Sindacato.

Le Organizzazioni di categoria -alle quali pure si può imputare un certo grado di responsabilità nel non essere riuscite a contrastare in modo più efficace, organizzato e unitario il degrado che Politica ed industria hanno imposto negli anni- hanno comunque avuto la capacità di riannodare pazientemente una prima essenziale trama per la ricostituzione di un progetto regolatorio efficace e condiviso.

In questo contesto sono maturati dapprima **gli Accordi aziendali sottoscritti dal dicembre 2014 in avanti** che, malgrado le fortissime resistenze incontrate, hanno avuto la forza, anche attraverso il recupero ed una nuova valorizzazione del servizio, di arrestare e di invertire il piano inclinato verso il baratro su cui era stato messo il settore dagli apprendisti stregoni amanti della deregolamentazione, delle pompe bianche, delle macchinette del self service, della competizione a colpi di “sconti” sempre più impossibili, figli di un mercato falsato e privato del necessario controllo sul rispetto delle regole del gioco.
Strano, semmai, è che di una tale “ferita” non se ne fossero accorti soprattutto le vestali del Mercato aperto, senza barriere all’ingresso e senza vincoli di stabilimento: perché la concorrenza possa lealmente dispiegarsi occorre che tutti siano allineati su una medesima linea di partenza; diversamente il vincitore è un baro e l’arbitro che non interviene autorizza ipotesi sulla sua distrazione, nella migliore delle ipotesi.

Tornando all’attività sindacale degli ultimi mesi, va evidenziato come dopo oltre venti anni dalla conclusione dell’ultimo Accordo interprofessionale, l’industria ha finalmente trovato in sé stessa quel minimo di dignità per riuscire a fare sintesi tra le diverse posizioni e premiare l’impegno della sua associazione di rappresentanza, concorrendo ad elaborare e sottoscrivere, in esecuzione di una legge dello Stato approvata sei anni prima, una **Intesa che permette di**

introdurre -non senza la definizione di Accordi aziendali di secondo livello- un nuovo modello contrattuale di commissione accanto a quello di fornitura già previsto dalla normativa.

A questo proposito, **il Consiglio Nazionale della Fegica, esaminati implicazioni politiche e contenuti, approva e ratifica l'Accordo presiglato tra le Organizzazioni di categoria ed Unione Petrolifera,** attualmente in attesa di essere formalmente sottoscritto e depositato presso il Ministero dello sviluppo economico.

E, forse, ancor più significativo e "rivoluzionario" negli effetti, si appresta ad essere la conclusione, ormai prossima alla sua promulgazione, di un **Protocollo con il quale le Organizzazioni di categoria di concerto con un primo, autorevole ed importante esponente del variegato mondo dei retisti, hanno operato una ricognizione generale del quadro regolatorio vigente -Norma ed Accordi**
- che presiede (o dovrebbe) i comportamenti di tutti gli operatori, offrendo quindi una prima chiara indicazione circa la "certificazione di affidabilità" di quanti sceglieranno o meno, immediatamente dopo, di unire la propria sottoscrizione in calce allo stesso Protocollo.

Sono, questi, tutti elementi che offrono una tangibile dimostrazione, al tempo stesso, di come sia effettivamente possibile avvicinare posizioni almeno in partenza distanti -se non altro per antichi pregiudizi e retaggi che faticano ad essere superati attraverso il semplice esercizio della ragione- nonché di come il recupero dei "fondamentali" passi necessariamente attraverso il confronto e l'iniziativa convergente dei soggetti che hanno il proprio core business nel settore, con l'obiettivo di ripristinare un sistema di regole di base certe e protette da penalità (e non più vantaggi, come al contrario accade attualmente) per quanti non le rispettano.

La Fegica è impegnata, a tutela e nell'interesse dei suoi associati e della categoria nel suo insieme, attraverso l'opera di tutti i suoi Organismi dirigenti, a promuovere ogni iniziativa volta a varare entro la fine della presente Legislatura una riforma complessiva, strutturata ed articolata del settore, che abbia la premessa e l'ambizione di restituirgli direzione e prospettiva.

Uno scopo appunto ambizioso, non senza evidenti difficoltà e che, proprio per questo, richiede il contributo di tutti i soggetti sani, che sappiano uscire dai particolarismi e dalle furbizie e che, perciò, prima di tutto comprendano la fondamentale importanza di restituire ruolo ed autorevolezza alle proprie associazioni di rappresentanza.

Nessuno, neanche chi presume di essere il più forte, il più intelligente o il più furbo, qualsiasi ruolo ricopra, vale per una grande azienda così come per un retista ed in particolare per i loro dipendenti ed i loro dirigenti (almeno fino ad un certo livello verticale), può illudersi di cavarsela individualmente o al di fuori di un quadro complessivo opportunamente reindirizzato.

Inutile ed ormai persino stucchevole, continuare a lamentarsi a mezza bocca del moltiplicarsi delle frodi fiscali, di una propaganda sempre più potente e strumentale sulla “nuova mobilità”, di una rete pletorica ed inefficiente, di concessionari autostradali voraci, di una politica distratta e incompetente, se immediatamente dopo si crede che il proprio compito si esaurisca nell’occuparsi della propria “roba”: di monitorare quotidianamente i prezzi dell’altro, di come accaparrarsi una fornitura in extrarete a colpi di “platt’s meno”, di spingere su un app innovativa, di un nuovo rivoluzionario programma fedeltà, di come cacciare un Gestore che ha risposto male, in altre parole se si è impegnati ad osservare, a testa china, la punta delle proprie scarpe.

Identico ragionamento, seppure con ben altre implicazioni e conseguenze dirette ed immediate sulla vita delle singole persone, vale per chi, nella categoria, ritiene sia ancora possibile pretendere di “risolvere”, magari anche facendosi giustizia da sé, il problema specifico -dall’arroganza di un addetto aziendale, ad un prezzo palesemente discriminatorio- senza saper metter mano al contesto che per buona parte lo genera.

C’è bisogno di un’opera legislativa positiva capace di superare, riordinare, semplificare ed aggiornare il quadro normativo di riferimento, in modo tale di restituire al settore un sistema di regole attualizzate e certe, oltreché -elemento essenziale- cominciare a ricostruire una cultura della legalità, del rispetto (nel senso di deferenza) della norma, che indipendentemente dalle individuali e momentanee convenienze, produca nella comunità il sentimento e gli anticorpi per penalizzare ed espellere i soggetti che la violano, tanto nella fase di approvvigionamento dei prodotti, quanto nelle relazioni contrattuali interne: o davvero si crede che sia sufficiente chiedere l’intervento della polizia per le malefatte altrui, mentre si giustificano pietosamente le proprie o si continua a “fare affari” con chi evidentemente mantiene, nella migliore delle ipotesi, un piede di qua ed un piede di là?

C’è bisogno di avviare immediatamente la seconda fase della razionalizzazione della rete che si ponga obiettivi certi -vale a dire una rete composta da non oltre 15.000 punti vendita- attraverso la chiusura di impianti individuati con parametri legati al carattere di inefficienza, dopo essersi occupati di quelli cosiddetti “insicuri”, per restituire il giusto livello di produttività e remunerazione anche ai quanti operano correttamente, intendono investire e dare profondità al

loro impegno nel settore.

C’è bisogno, quindi, di creare condizioni tali da consentire anche di richiamare nel nostro Paese e nella distribuzione carburanti l’impegno di altre aziende petrolifere integrate (dopo che per lunghi anni il settore è stato minacciato in ogni modo, pur di fare spazio a “nuovi competitor” col nome e cognome) perché, qualunque opinione o pregiudizio si abbia in merito, questo è un fattore decisivo per la stabilità e la vigilanza di ogni livello della filiera e del mercato, a maggior ragione se strategico per gli interessi della collettività, e in definitiva per resistere ed opporsi al dilagare del prodotto illegale o paralegale ed alla crescente penetrazione mafiosa nel mercato stesso.

C’è bisogno, nel dettaglio del fondamentale segmento autostradale, di una riforma/aggiornamento del Decreto Interministeriale del 2015 che, a tre anni di distanza, si può abbondantemente dire, ha fallito ciascuno degli obiettivi, almeno di quelli formalmente dichiarati: razionalizzazione della rete, contenimento dei costi e delle royalty, recupero di sostenibilità economica, competitività dei prezzi, semplificazione delle convenzioni.

Il “mondo dell’oil” deve finalmente acquisire la consapevolezza che può e deve pretendere la chiusura del 15% delle aree di servizio, almeno per la parte che distribuisce carburanti; deve e può pretendere che ai concessionari autostradali sia impedito di continuare a duplicare l’incasso derivante dai pedaggi, con le pretese finora reclamate in termini di royalty sui servizi ed i prodotti messi a disposizione dell’utente del bene in concessione; deve e può pretendere che le procedure di gara per l’affidamento dei servizi valorizzino non più l’offerta a fondo perduto alla ingordigia del concessionario, ma l’investimento sulla qualità e diversificazione del servizio offerto all’utente, di cui parte essenziale continua ad essere l’attività del gestore; deve e può pretendere che l’affidatario del servizio carbolubrificanti rientri nel pieno possesso degli elementi essenziali di ogni politica commerciale, a cominciare dalla piena responsabilità di fissare un prezzo di marchio riconoscibile su tutta la rete (perciò conosciuto, poi confrontabile e quindi competitivo), prezzo attualmente “occultato” dietro decine di versioni differenti di convenzioni piene di obblighi tanto contorti, quanto evidentemente inefficaci; deve e può pretendere di rivendicare il ruolo e la competenza perduta (si potrebbe dire inopinatamente ceduta) verso i marchi della ristorazione persino sui carburanti e le attività accessorie, fino a contendere agli stessi marchi della ristorazione pure la ristorazione.

Sugli obiettivi come detto tanto ambiziosi, tenuto conto delle condizioni date, e appena delineati nei loro contorni essenziali, **la Fegica è convinta di poter, prima di tutto, concorrere a definire l’indispensabile unità di analisi, intenti, azione con le altre Organizzazioni, Faib e Figisc/Anisa,** con le quali la riflessione su questi temi è avviata già

da tempo.

L'unità della categoria e della rappresentanza è un valore aggiunto irrinunciabile per poter ambire alla costruzione di un progetto di "futuro" comune con al centro una nuova stagione di diritti da conquistare, difendere, consolidare.

A questo scopo, **la Segreteria Generale della Fegica è impegnata dal Consiglio Nazionale a proporre e promuovere un Seminario Unitario di due giorni dei Gruppi Dirigenti delle Organizzazioni di categoria dei Gestori** , da tenersi indicativamente entro la prima metà del mese di novembre, volto a definire il progetto comune e pianificare le iniziative necessarie a sostenerlo e realizzarlo.

E tuttavia, appare sufficientemente evidente come sia necessario rinnovare l'appello all'assunzione piena e diretta delle responsabilità di ciascuno anche di tutte le altre componenti essenziali del settore: industria e retisti.

Un appello già più volte rivolto e che sotto il profilo del riscontro tangibile ha offerto risposte almeno contraddittorie.
Se da una parte, infatti, sono stati registrati importanti passi avanti nelle dichiarazioni di intenti e nell'elaborazione di convergenze formalizzate in Accordi e Protocolli con parti importanti del settore, dall'altra, nella prassi, continuano per un verso a resistere comportamenti che alimentano la diffusissima microconflittualità nella gestione dei rapporti e dall'altro a dominare politiche la cui piatta ed irragionevole riproposizione mette a rischio sia gli effetti positivi generati negli ultimi anni in discontinuità con il passato sopra richiamato, sia la prospettiva di recupero auspicata.

Valga per tutti, a titolo di esempio, il livello del differenziale tra i prezzi self service e servito ingiustificabile, irrazionale e capace a produrre danni sempre maggiori e strutturali, sia agli interessi specifici che all'intero sistema.
La Fegica, insieme alle altre Organizzazioni di categoria, ha più volte sollecitato la riflessione sulla necessità di salvaguardare la "gallina dalle uova d'oro", patrimonio del "sistema", quindi di tutti, perciò da considerare come indisponibile agli interessi esclusivi e individuali, dalle tentazioni bulimiche di scelte irresponsabili.

Il tempo perduto e male impiegato, il livello di criticità raggiunto, il danno procurato sono tali da non consentire a nessuno di eludere le questioni poste.

Su questioni di carattere (solo apparentemente) specifico come l'esempio richiamato sul prezzo del servito, alla stessa stregua del ragionamento di carattere generale e di sistema avuto riguardo la riforma del settore, il "meglio" è ricercare con impegno e responsabilmente le convergenze di settore.

Ma se il "meglio", come a volte accade, si dovesse continuare a rivelare ancora "nemico del bene", alla Fegica non rimarrebbe che prenderne definitivamente atto e attivare ogni altro possibile alternativo percorso, sia sotto il profilo politico che della comunicazione.

Facendo leva, a sostegno delle proprie denunce, anche su dati oggettivi che, al netto delle suscettibilità che andranno a "sorprendere", più che populisti non potranno che essere riconosciuti come veri ed oggettivi.

Il Consiglio Nazionale, perciò, impegna gli Organismi statutari della Federazione e tutti i suoi iscritti ad assumere ogni iniziativa, nazionale e territoriale, volta al raggiungimento degli obiettivi fissati con la presente Mozione.

APPROVATO ALL'UNANIMITA'

{jathumbnail off}