



**cd**  
contro Distribuzione

fegica  
cist

edizione  
**FLASH** N.9 - ANNO XXI  
24 MARZO 2011

contro Distribuzione Periodico di informazione economiche sindacati 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

# IL BILANCIO AMARISSIMO DELLA NUOVA POLITICA DEI PREZZI ENI A DIECI MESI DAL SUO VARO IL GENERALE CLUSTER

IL 1° GIUGNO 2010 ENI INTRODUCE IL "PREZZO PERSONALIZZATO": MIGLIAIA DI GESTORI, GIÀ NON COMPETITIVI RISPETTO A GDO E NO-LOGO, VENGONO SPINTI FUORI MERCATO RISPETTO ANCHE AGLI ALTRI MARCHI PETROLIFERI E PERSINO RISPETTO AGLI IMPIANTI ENI VICINI. PREZZI PIÙ ALTI E VENDITE A PICCO ATTIVANO LE CONDIZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLA CLAUSOLA DI RECESSO INTRODOTTA NEL 2009 AI DANNI DI QUASI 1.200 GESTORI, IL 30% DELLA RETE. MA ANCHE I "NUMERI" DELL'AZIENDA NON TORNANO E PER DIFENDERE L'INDIFENDIBILE VIENE GETTATO ALLE ORTICHE PURE IL "PATTO", BEN OLTRE L'ACCORDO FORMALE, STRETTO A NOVEMBRE, ROVESCIANDONE SPIRITO E CONTENUTI. E COMINCIA AD INTERROGARSI ADDIRITTURA IL PARLAMENTO.

Quando, nel maggio scorso, fu presentata la nuova politica di pricing che la rete Eni avrebbe dovuto adottare di lì a qualche giorno -prezzi personalizzati ed impianti inseriti in oltre 30 *cluster* territorialmente non omogenei, a ciascuno dei quali viene assegnato un prezzo che può essere differenziato fino a 7 cent uno dall'altro- le rassicurazioni aziendali andavano via come il pane.

Ricerca della migliore capacità competitiva, nessuna volontà di discriminare una gestione dall'altra, impegno aziendale diretto unicamente a rispondere all'aggressività dei *competitors*.

Questi gli obiettivi annunciati dalla divisione, nel tentativo di invertire una tendenza che, passata l'euforia della sbornia *Iperself*, costringeva a restituire quote mercato, oltre a lasciare sul campo fette consistenti di margini operativi.

Guai! Ad avanzare dubbi o perplessità. Il mercato esige certezze e decisioni immediate. Non c'è tempo e spazio per il confronto, meno che mai per la condivisione.

Una logica che, per quanto discutibile, può essere legittimata solo da un'assunzione piena di responsabilità: in altre parole, chi intende decidere da solo per tutti, poi deve, in tutta coerenza, risponderne personalmente ed

eventualmente disporsi a "pagare" l'errore commesso.

A costo di dare nuovamente una possibilità ai soliti Spugna di andare a caccia della fanciullesca ingenuità attribuita a Peter Pan, questo appare una delle basi di qualunque dinamica di *partnership*, oltretutto della semplice convivenza civile.

Ad ogni modo, i mesi seguenti, da subito, sono stati costellati da uno stillicidio di segnalazioni e denunce sullo stato di profonda sofferenza determinata dall'attuazione concreta della nuova politica di pricing.

Grazie all'opacità del "prezzo Eni" ottenuta dal meccanismo utilizzato, funzionale al recupero di risorse impegnate - senza più ritorno- nella spirale degli sconti *Iperself*, l'evidenza dei fatti dimostra come buona parte degli impianti di marchio si siano ritrovati, di colpo, a dover gestire prezzi superiori alla concorrenza. E non solo a quella particolarmente "aggressiva" fatta da supermercati e impianti "no logo", ma anche a quella di altri marchi petroliferi, evidentemente dotati di migliore agilità e di una capacità di "replicazione" più efficiente.

D'altra parte, e per il peggio, molti gestori Eni hanno persino dovuto cominciare a subire la concorrenza degli

impianti vicini con lo stesso marchio, ai quali l'azienda decideva -secondo logiche inintelligibili e, perciò, sempre piú frequentemente arbitrarie- di riservare prezzi sensibilmente inferiori.

Una situazione diffusa tanto sulla rete ordinaria, che su quella autostradale, nella quale si sono registrate le circostanze piú paradossali, con differenze di prezzo fino a 16 cent tra AdS a marchio, poste sulla medesima tratta autostradale, distanti poche decine di chilometri.

Una situazione intollerabile per chi, come il gestore, trae il suo reddito esclusivamente dal punto vendita che conduce e non da una rete di impianti dalla quale estrarre il "numero" complessivo.

Una situazione almeno imbarazzante per chi, al contrario, quella rete la possiede, ha la responsabilità di dirigere e a cui, nonostante tutto, a consuntivo d'anno, l'amico "numero" ha sentenziato di ritorno un tondo no!, sia in termini di vendite che di marginalità.

Dev'essere stato questo brusco risveglio che ha fatto decidere alla divisione di gettare alle ortiche il frutto di una brevissima parentesi di abbozzo di dialogo vero, apertasi nel mese di novembre.

Una parentesi nella quale, pur in tempi brucianti (quasi come quelli che i bene informati dicono essere richiesti tassativamente dal mercato), era stato definito un Accordo pure complesso, ma il cui valore, nelle intenzioni comuni, sarebbe dovuto andare oltre i contenuti letterali, al solito complicati dalle necessarie "mediazioni stilistiche".

In realtà, come anche allora venne dichiaratamente annunciato, la prima intesa dopo quella contrastata del 2009, presupponeva un "patto di prospettiva" in embrione, fondato sulla convinzione condivisa che fosse opportuno, nell'interesse di tutti, ripensare l'utilizzo di alcuni strumenti -pricing, modalità self pre-pay, campagne promozionali, politiche extrarete, ecc.- che avevano finito per determinare una contrazione insopportabile della marginalità complessiva di tutto il settore produttivo e, in particolare, di quella dei Gestori.

Sui quali Gestori, e non solo quelli a marchio Eni, le compagnie petrolifere hanno continuato, oltre al resto, a riversare un asfissiante complesso di criticità e oneri, vecchi e nuovi, economici e non.

Un operazione di cui continua a beneficiare chiunque -ma proprio chiunque- altro: politica, Antitrust, consumatori, sul piano della comunicazione; GDO, retisti indipendenti "no logo" e convenzionati, concessionari autostradali, marchi della ristorazione, su quello economico.

E' bastato che, nell'arco di qualche settimana, fossero evidenziati i risultati deludenti -vendite peggiori del mercato, riscontro economico nemmeno apprezzabile- delle politiche imposte in precedenza in modo unilaterale, per cancellare le buone ragioni del "patto", far richiudere in sé stessa l'azienda, nuovamente protesa a darsi ragione da sola, e snaturare completamente anche l'Accordo di

novembre, grazie all'uso strumentale del quale ora Eni "batte cassa" dai Gestori con campagne promozionali, carte aziendali e la rianimazione forzata del compianto Iperself.

E dire che il fallimento di certa impostazione aziendale, non di oggi solamente, é di una tale solare evidenza da manifestarsi proprio attraverso l'applicazione di quella clausola di recesso che Eni ha imposto con tutte le sue forze e che, alla prova del primo anno, vorrebbe sul piede di partenza quasi 1.200 Gestori, il 30% della rete!

Un bilancio talmente ingestibile e soprattutto palesemente figlio della politica di pricing che ha colpito duramente una parte consistente della rete, tanto da indurre l'azienda stessa ad avvertire -con atto di magnanima liberalità- di voler applicare la discussa clausola a soli 300 Gestori, secondo il metodo della "decimazione": uno ogni tanti.

Insomma, siamo ad una nuova *Little Big Horn*, in cui sono i Gestori ad essere schierati a difesa di una posizione indifendibile, destinati a pagare errori di altri.

Ma a differenza del mitico comandante del 7° Cavalleggeri, il nostrano, quasi omonimo, Generale Cluster, in nome del quale fieramente immolarsi, non mostra né petto, né scalpo, pronto -comunque vada- ad altre avventure, con un canestro di nuove certezze.

E c'è sempre qualche trombettiere italiano che conta furbescamente di essere l'unico a cavarsela.



## SUL MURO

*Sul muro c'era scritto col gesso  
viva la guerra.*

*Chi l'ha scritto  
è già caduto.*

*chi sta in alto dice:  
si va verso la gloria.*

*Chi sta in basso dice:  
si va verso la fossa.*

*La guerra che verrà  
non è la prima. Prima  
ci sono state altre guerre.*

*Alla fine dell'ultima  
c'erano vincitori e vinti.*

*Fra i vinti la povera gente  
faceva la fame. Fra i vincitori  
faceva la fame la povera gente egualmente.*

*Al momento di marciare molti non sanno  
che alla loro testa marcia il nemico.*

*La voce che li comanda  
è la voce del loro nemico.*

*E chi parla del nemico  
è lui stesso il nemico.*

Bertolt Brecht





INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE  
 AL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

*Primo firmatario On. Amedeo Ciccanti (UDC)*

Premesso che:

- la situazione dei prezzi dei carburanti al pubblico rappresenta, ormai, una vera e propria giungla nella quale il cittadino consumatore fa fatica ad orientarsi,
- il fatto che i listini dei prezzi non siano depositati presso il Ministero dello sviluppo economico o che lo siano solo ai fini statistici e, quindi, non fruibili dai consumatori, determina una condizione di diffusa ingannevolezza che tende a fuorviare i comportamenti ed a rendere i cittadini-consumatori prigionieri di una politica dei prezzi scollegata dalla realtà fattuale;
- a questo scenario si aggiunge una situazione di vera e propria “concorrenza” sleale ove si consideri che l’azienda leader del mercato il cui capitale, sia detto per inciso, è controllato dal Ministero dell’Economia, abbia applicato e stia applicando listini di vendita al pubblico diversificati per impianto, senza alcuna logica industriale e commerciale, rompendo un corretto equilibrio nello stesso stadio distributivo e nello stesso bacino di utenza e finendo per disorientare i cittadini-consumatori cui tali scelte non soltanto non sono spiegate ma appaiono inspiegabili;
- il massimo della confusione, anche con aggravii per le imprese che gestiscono le aree di servizio poste lungo le autostrade, è la pratica di prezzi diversificati fra impianti che espongono lo stesso marchio e che praticano prezzi differenti che, a volte, superano anche i 12 centesimi di euro per litro nel raggio di poche decine di chilometri, lungo una viabilità nella quale gli automobilisti sono di fatto costretti, e per la quale pagano anche un gravoso pedaggio a vantaggio delle società concessionarie della tratta;
- anche l’introduzione del cosiddetto “prezzo amico”, cioè di uno “sconto supplementare” accettato dalle compagnie petrolifere affidatarie del servizio per aggiudicarsi le gare promosse dalle concessionarie, finisce per determinare un elemento di turbativa del mercato che, a volte, genera anche problemi di ordine pubblico per l’inspiegabilità della scelta, spesso attribuita non già alle compagnie petrolifere o alle concessionarie delle tratte autostradali (che già lucrano margini vicini ai 100 euro ogni mille litri distribuiti e fino al 50% sulle attività di ristorazione e sui panini) ma alle imprese che gestiscono tali attività che, invece, risultano essere fortemente penalizzate;
- la sommatoria del prezzo differenziato introdotto da Eni ed il “prezzo amico” imposto dalle concessionarie autostradali determina un pericoloso stato di incertezza in pochi chilometri di percorso autostradale; vale ricordare che la stessa Antitrust ha ripetutamente sottolineato come il “mercato rilevante” in autostrada possa essere definito all’interno dei 100 Km. di percorrenza;
- quali provvedimenti intenda assumere per evitare che si creino situazioni di forte contraddizione sulla gestione del “pricing” differenziato sia presso gli impianti posti lungo la viabilità ordinaria suddivisi, ardimentosamente, in “cluster” disomogenei, sia per quelli posti lungo la viabilità autostradale che confliggono con il principio stesso della concorrenza in quanto il fornitore in esclusiva, nella stessa tratta e nello stesso stadio distributivo, indica a ciascun “Gestore” un prezzo diverso da praticare al pubblico, un prezzo raccomandato attraverso il quale lo stesso fornitore in esclusiva può decidere del destino di una impresa autonoma di gestione dell’impianto, provocando danni irreversibili con prezzi più alti e meno competitivi, oppure le sue fortune commerciali con listini più bassi.
- quali iniziative intenda adottare al fine di rendere più “trasparente” per cittadini e consumatori la formazione del prezzo, anche al di là dei cosiddetti “benzacartelloni” il cui posizionamento certamente influisce su una comunicazione carente ed opaca.

# IL GOVERNO AUMENTA L'ACCISA SUI CARBURANTI ROBA DA MATTI

INVECE DI RESTITUIRE AI CITTADINI UNA PARTE DEL MAGGIORE GETTITO GIÀ INCASSATO NEGLI ULTIMI MESI, IL GOVERNO ANNUNCIA L'AUMENTO DELL'ACCISA: UNA FOLLIA. E ADESSO CON QUALE FACCIA IL MINISTRO ROMANI POTRÀ CONTINUARE A CHIEDERE AGLI OPERATORI IL CONTENIMENTO DEI PREZZI?

Non è la prima, non sarà certamente l'ultima volta che la politica prova a esplorare la resistenza e la capacità di sopportazione dei suoi cittadini.

Ma certamente questa sembrerà paradossale anche a quelli dotati di maggiore pazienza e comprensione.

Mentre praticamente tutto il mondo chiedeva un intervento che raffreddasse i prezzi dei carburanti e la rinnovata spinta inflazionistica, il Consiglio dei Ministri decide di alzare i prezzi dei carburanti con una nuova tassazione, per finanziare altre voci di spesa (è davvero ininfluente specificare quali).

Sembra di essere stati catapultati indietro nel tempo, ai Governi variamente democristiani (ma solo da questo punto di vista), quando ogni volta che "servivano soldi" si metteva le mani sulla benzina o sulle sigarette.

Lo si è fatto, una volta di più, con una tranquillità sconcertante, assicurata persino da quegli stessi mezzi di comunicazione (quasi tutti) che di solito costruiscono una parte delle loro fortune, in termini di ascolti o di copie vendute, proprio sulle invettive lanciate o riportate contro il caro carburanti.

"Si tratta di un modestissimo aumento della benzina -si è detto- al massimo un paio di cent". E invece della solita litania dei consumatori -stavolta sostanzialmente ignorati- l'elogio della coerenza: "il Governo rispetta i patti con i lavoratori dello spettacolo".

Ottimo, che il Governo rispetti i patti, almeno con qualcuno, è sempre una buona (e per i Gestori inusuale) notizia.

Poi, però, sarebbe bene dimostrare un pizzico di coerenza ed avere il coraggio di ricordare che i carburanti costano cari perché si è scelto di pagare con questi tante altre cose.

D'altra parte, se 2 cent (più IVA fanno 2,4) sono un "modestissimo aumento", lo stacco Italia -Pantera Rosa inafferrabile che decine di Inspector Clouseau si sono esercitate ad incastrare- diviene all'improvviso del tutto insignificante.

Possiamo solo provare ad immaginare con quale imbarazzo il Ministro Romani potrà convocare la prossima riunione per "monitorare" l'andamento dei prezzi.



Coordinamento Nazionale Unitario

**BENZINA: LA DECISIONE DEL CDM È UN ATTO INCOMPRESIBILE E ANTIPOPOLARE  
IL GOVERNO RESPONSABILE DI AFFOSSARE I CONSUMI E ALIMENTARE L'INFLAZIONE**

La decisione del **Consiglio dei Ministri** di oggi di aumentare le accise sui carburanti **dimostra tutta la distanza che la politica e questo Governo in particolare continuano a mettere tra sé ed il sentire comune, le priorità che la realtà di tutti i giorni mette drammaticamente di fronte ai cittadini di questo Paese.**

Questo il commento del **Coordinamento Nazionale Unitario** di Faib e Fegica, le organizzazioni di categoria dei gestori di Confesercenti e Cisl.

Mentre i prezzi dei carburanti -prosegue la nota congiunta sottoscritta dai **Presidenti, Martino Landi e Roberto Di Vincenzo-** non accennano a frenare la loro impennata, sotto la spinta delle tensioni internazionali e delle speculazioni finanziarie; mentre i consumi continuano a registrare battute d'arresto; mentre si riaccendono pericolose tendenze inflazionistiche; proprio in una tale prolungata congiuntura, il Governo non trova di meglio che imporre una nuova **"tassa sul macinato"** ed **aggravare tutti gli indicatori che frenano una ripresa indispensabile per la vita delle famiglie e della collettività.**

A nulla valgono gli appelli -venuti praticamente da tutte le direzioni- a restituire, per l'intanto, il maggior gettito di IVA derivante dall'aumento dei carburanti fatto registrare dall'inizio dell'anno ad oggi: **un maggior gettito, non previsto, che vale circa 400 milioni di euro nel breve volgere degli ultimi mesi.**

Al contrario, proprio **mentre al Ministero dello sviluppo economico si pretende di ricercare con gli operatori del settore, azioni capaci di contenere il costo dei carburanti,** il Governo si rende responsabile, in modo del tutto incomprensibile, di un aumento delle accise (alle quali si aggiungerà in automatico la relativa IVA), **sul modello già sperimentato ripetutamente dai tanto vituperati Governi della prima Repubblica.**

È una logica che rifiutiamo -conclude la nota del Coordinamento Unitario- e che riteniamo non sia sopportabile dal Paese. **Ogni centesimo sui carburanti vale un movimento annuo di 360 milioni di euro, 700 miliardi delle vecchie lire!**