

## Il sindacato e i gestori nella stagione dei rinnovi degli accordi

Intervista a  
**Martino Landi**  
Presidente nazionale Faib

*in esclusiva a Staffetta Quotidiana*  
del 5 febbraio 2009  
di Elena Veronelli

*Per gentile concessione di  
"Staffetta quotidiana"*

La trattativa con Eni R&M sul rinnovo contrattuale è "particolarmente difficoltosa perché, con questa azienda, oltre ad affrontare le questioni economiche di rito, non ci siamo sottratti ai temi di natura contrattuale". Nella vertenza Shell "si contestano le modalità, contrattualmente violente, della compagnia che opera costringendo di fatto i gestori, anche quelli non in scadenza di contratto, a subire la minaccia e il ricatto di essere espulsi dalla rete". E infine gli accordi che si sono riusciti a siglare finora che "sono un riferimento per quelli in discussione". Alla vigilia del nuovo incontro che doveva tenersi domani al ministero dello Sviluppo economico tra gestori ed Eni R&M, slittato all'ultimo momento, e in un periodo particolarmente di tensione sia sul fronte interno (i rinnovi degli accordi) sia su quello esterno (la crisi finanziaria e l'altalena dei prodotti petroliferi), il presidente Faib, Martino Landi, rilascia una intervista alla Staffetta in cui fa il punto su tutti i problemi che pesano sul settore della rete carburanti. E in merito al presunto potere che le sigle sindacali avrebbero nel nostro Paese, Landi risponde: *"vivaddio, siamo in uno Stato di diritto"*.

SEGUE A PAGINA 2

> AMMODERNARE L  
> LA DIST... ONE

CONFESERCENTI



**D: Il settore della distribuzione carburanti sta vivendo un periodo particolarmente di tensione a causa dei rinnovi degli accordi. In primo piano c'è la vertenza con Eni R&M. Cosa succede? Perché ogni volta che l'accordo con il Cane a sei zampe sembra chiuso c'è sempre una nuova postilla che fa saltare tutto?**

R: Il rinnovo degli accordi con le compagnie petrolifere è sempre un momento di confronto delicato: ci sono a confronto le aspettative dei gestori e gli obblighi della Federazione che deve rispondere alle esigenze della categoria, le politiche e gli obiettivi delle compagnie petrolifere. Considerando il periodo in cui ci troviamo, costretti ad affrontare temi di grande portata come la recessione, la crisi internazionale, la caduta dei mercati finanziari, l'altalena dei prezzi dei prodotti petroliferi, possiamo dire che le circostanze non aiutano certamente a conciliare le aspettative delle parti.

Con Eni la trattativa si è arenata più volte e le problematiche generali che ho prima richiamato hanno pesato al tavolo, condizionando fortemente la compagnia che ha rifatto diverse volte i propri conti, stentando a trovare un orientamento. Ciò dal nostro punto di vista è molto grave perché denota incertezza, scarsa capacità di previsione degli scenari dei mercati internazionali. Abbiamo affrontato una trattativa difficile, come mai prima, proprio per gli elementi di mutevolezza del contesto. Particolarmente difficoltosa, perché con questa azienda, oltre che affrontare le questioni economiche di rito, non ci siamo sottratti ai temi di natura contrattuale; argomenti delicati che necessitano di approfondimenti e riflessioni che necessariamente dilatano i tempi. E in questo caso, il tempo, anziché agevolare la soluzione dei problemi, ha giocato alla sua esasperazione, considerato che la trattativa, iniziata da oltre un anno, ha visto il verificarsi di talmente tanti eventi che hanno stravolto le strategie e gli obiettivi dell'azienda.

Questo credo sia ciò che è successo e la difficoltà a trovare un accordo. Del resto in un mondo attraversato dalla più grave crisi economica e finanziaria dell'ultimo mezzo secolo non potevamo immaginare di vivere sull'isola che non c'è. Noi continuiamo a lavorare per dare un accordo ai gestori.

**D: Si parla addirittura di voler delegittimare il sindacato dei gestori. Nel vostro ultimo comunicato, particolarmente di fuoco, lo dite esplicitamente....**

R: Il momento, come ho detto, è particolarmente delicato e difficile. Le tensioni scatenate dalla lunga fase contrattuale sono palpabili e vi sono momenti del confronto particolarmente accesi. Siamo ad una fase di criticità e le posizioni tendono a radicalizzarsi. Quando andiamo ad affrontare e regolamentare i rapporti tra gestori ed azienda dobbiamo tener conto di un quadro

normativo di riferimento dove far convergere l'esigenza di rinnovamento delle condizioni economiche e di ammodernamento delle regole che trattano i rapporti delle parti. Le relazioni industriali vivono di questo confronto. Noi diamo voce alla parte contrattualmente più debole per la tutela sindacale. Questo certo limita – e condiziona – il potere dell'azienda, ma vivaddio siamo in uno Stato di diritto. Il confronto, anche duro, può dare buoni frutti, sono convinto che il lavoro che stiamo facendo sarà fruttuoso.

L'Azienda saprà cogliere le valenze delle nostre posizioni e dare le risposte giuste.

**D: In effetti però solo in Italia le associazioni dei gestori sono organizzate come un vero e proprio sindacato. Come mai secondo lei?**

R: Il nostro paese è uno dei soci fondatori dell'UE. Ma rimane con molte peculiarità, portato di una parabola storica, sociale ed economica molto originale, come la conformazione geografica e amministrativa: siamo un paese con poche pianure, molte terre alte, di otto mila comuni. La rete della distribuzione carburanti in Italia si è sempre distinta storicamente dal resto dell'Europa, in coerenza con le diversità del nostro sistema economico, fondato sulle PMI. *La frammentazione e l'alto numero di punti vendita ha reso necessario ai gestori l'esigenza di essere tutelati e rappresentati, sia come figura all'interno della distribuzione carburanti sia ai tavoli con le compagnie. La rappresentanza è una ricchezza della democrazia che ha consentito il governo del settore e la sua modernizzazione con processi condivisi, attraverso la partecipazione, assicurando al cittadino e al territorio elevati standard di servizi.*

**D: Sulla porta c'è anche la vertenza Shell. In questo caso quali sono i problemi principali? Si parla addirittura di sospensione dei diritti politici...**

R: Al di là di alcune esasperazioni polemiche, con Shell si sono interrotte le trattative ancor prima della scorsa estate dopo alcuni tentativi di incontri unitari tra le organizzazioni sindacali e l'Azienda per il rinnovo dell'accordo economico scaduto.

La questione centrale ruota intorno al rifiuto di Shell di tornare indietro nella sua politica di espansione delle associazioni in partecipazione. Si contestano le modalità, contrattualmente violente, della compagnia che opera costringendo di fatto i gestori, anche quelli non in scadenza di contratto, a subire la minaccia e il ricatto di essere espulsi dalla rete. È un tentativo maldestro che mira a emarginare la figura del gestore e a indebolire la categoria a vantaggio di una nuova rete Shell, gestita fuori dal quadro legislativo delineato dalla 32/98 e dalla 57/2001. L'associazione in partecipazione è inoltre un aggiramento della normativa sul lavoro dipendente.

Se l'azienda vuole gestire direttamente la sua rete lo faccia, assuma i gestori a libro paga, applichi il contratto di lavoro, paghi i contributi. *Non può, in Italia, pensare di fare ciò che vuole, organizzando una sua società partecipata al 100% che fa concorrenza sleale ai propri gestori con contratti capestro. In Italia i soci partecipano alle deliberazioni delle linee strategiche della società, delineano l'organizzazione e lo sviluppo del business, i piani e i bilanci economici, le spese e le eventuali entrate.* Nel caso in specie invece siamo in presenza di un socio che risponde ad un orario di lavoro, a modalità operative impartite, ad obiettivi prefissati e calati dall'alto, che non decide sulle politiche di acquisto, neanche su come vestirsi: in altre parole non c'è alcun elemento qualificante dell'esser socio nel gestore in associazione. È una finzione. Che deve finire.

In questo quadro, abbiamo constatato che non era più possibile dialogare. La posizione della Faib, più volte ribadita all'Azienda e manifestata anche al tavolo ministeriale, si sostanzia nella piena disponibilità a tornare ad un tavolo di confronto, sempre che Shell ripensi la propria strategia ridimensionando gli impianti in gestione diretta, superando le associazioni in partecipazione che confinano il gestore ad un ruolo di lavoro subordinato, senza garanzie.

**D: Non temete che tutte queste difficoltà con l'ambiente italiano possano portare Shell a un disimpegno dalla rete carburanti, come del resto ciclicamente si vocifera?**

R: Se Shell decidesse di abbandonare il mercato italiano certamente sarebbe una perdita. Siamo in presenza di un marchio prestigioso, il suo abbandono non farebbe sicuramente piacere a nessuno.

Noi vogliamo che Shell resti in Italia, rispettando le regole come tutti gli altri, senza ricercare vantaggi competitivi a danno dei gestori e in palese contrasto con le leggi di riferimento.

Le decisioni strategiche tuttavia spettano al management aziendale, ma pensare che queste decisioni vengano prese per le difficoltà – e per i rapporti – con il mercato italiano, è una tesi che non mi convince affatto.

**D: Come giudica invece gli altri accordi che siete riusciti a chiudere con le altre compagnie? Con quelli sottoscritti con Esso, Erg e Kupit si introducono sistemi di incentivazione che premiano non più esclusivamente i volumi di vendita, ma anche gli standard qualitativi del servizio. Questo proprio per sottolineare l'importanza del ruolo del gestore. Siete soddisfatti?**

R: La chiusura di un accordo è frutto del risultato di una mediazione che deve trovare la giusta soddisfazione da ambo le parti. Certamente il contesto economico con il quale ci siamo – e ci dobbiamo – confrontare non aiuta. Il settore avrebbe bisogno di forti incentivi e ciò ci impor-

rebbe un'azione più radicale. Ma certamente non possiamo ignorare la realtà e sappiamo che il meglio spesso è nemico del bene.

*Alla luce della liberalizzazione del settore, con l'ingresso di nuovi competitor come pompe bianche e Gdo, l'unico strumento che abbiamo in mano per valorizzare il ruolo del gestore è quello di puntare essenzialmente all'efficienza, alla professionalità, al miglioramento delle performance qualitative, alla soddisfazione del cliente. Sappiamo che è una sfida a cui la categoria non può sottrarsi. Ma, allo stesso tempo, le compagnie non possono sfuggire all'esigenza di ammodernare gli impianti, ampliare l'area di accoglienza, sviluppare il non-oil; e porre mano alla rivisitazione dei contratti di affitto e di gestione delle aree non oil, lasciando ampia autonomia nelle gestioni e nelle politiche d'acquisto.* Andare in questa direzione vuol dire indirizzare le nostre risorse migliorando la crescita imprenditoriale delle migliaia di piccole imprese condotte dai gestori. È giusto anche che tutto questo venga in qualche modo riconosciuto dalle compagnie petrolifere, che non possono non vedere gli sforzi che sono stati fatti.

Gli accordi richiamati sono un riferimento per quelli ancora in discussione.

**D:** Cosa ne pensate della recente liberalizzazione della rete carburanti varata con la Manovra estiva? La considerate una minaccia o una opportunità?

**R:** La legge 133 varata ad agosto da questo governo risponde alla procedura di infrazione impugnata dalla commissione europea nei confronti del governo italiano. *La Faib aveva già cominciato a ragionare a questa soluzione con il governo Prodi e il Ministro Bersani. In questo senso ci dissociamo da una dichiarazione insensata di 15 giorni di sciopero che ovviamente non furono mai fatti. Occorreva rimuovere quegli elementi giudicati distorsivi del mercato e della concorrenza che si ritenevano presenti nel nostro paese. Siamo usciti da quel procedimento più forti, con l'obiettivo di precisi standard qualitativi, che rilanciano il ruolo del gestore, così come avevamo iniziato a pensare con Bersani. Il governo Prodi poi è caduto e l'accordo l'abbiamo fatto con Scajola.* La sostanza non cambia, dovevamo rimuovere un ostacolo e rilanciare la figura del gestore. L'abbiamo fatto. L'obiettivo è quello di migliorare l'efficienza complessiva del sistema, con una diversificazione dei servizi offerti dalla rete distributiva italiana, dando impulso al suo ammodernamento ed ai relativi investimenti con lo scopo di creare le condizioni utili a contenere su tutto il territorio nazionale sia i costi industriali che i prezzi al pubblico dei carburanti, sino ad annullare le differenze strutturali con altri paesi europei, e senza con questo intaccare le caratteristiche di servizio capillare, di utilità pubblica e di assistenza all'automobilista che attualmente costituiscono un valore aggiunto della

nostra rete, garantendo un servizio per le comunità, anche le più piccole e le più svantaggiate. Questi principi noi li consideriamo un'opportunità. Altrimenti se l'orientamento fosse quello di trasferire quote di erogato alla Gdo, nelle aree più appetibili, come risoluzione del problema, lasciando il resto del territorio nella situazione attuale, avremmo possibili e devastanti effetti di desertificazione, come è già successo in Francia, dove peraltro il territorio e l'insediamento abitativo hanno ben altre caratteristiche. Questo non solo penalizzerebbe la nostra categoria ma anche tutti i consumatori italiani.

**D:** Sia il presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà, sia la Commissione europea si sono detti soddisfatti per le nuove norme, sottolineando però al contempo che le nuove norme regionali rischiano di bloccare il processo, con una serie di "postille" (come l'obbligo di Gpl, v. Staffetta 05/11/08). Cosa risponde la Faib?

**R:** Proprio su questi aspetti si è focalizzata l'attenzione e il confronto tra i soggetti interessati all'emanazione e attuazione delle linee guida a livello regionale, per dare i giusti indirizzi ad una legge che deve trovare applicazione sul territorio, fatte salve le autonomie di programmazione e governo delle Regioni - che in materia di commercio hanno competenza esclusiva - in fatto di ambiente e di tutela della salute. *Se l'obiettivo è quello di avere in futuro una rete che risponda a questi requisiti, sappia interpretare il cambiamento e le esigenze di carburanti sempre più puliti ed eco-compatibili, come è giusto che faccia una Regione che deve governare pensando al futuro, queste "postille" sono necessariamente indispensabili. A nessun soggetto che ha intenzione di aprire un nuovo punto vendita di carburanti sarà precluso di realizzarlo, tutto questo sempre nel rispetto di tutte le norme di sicurezza, salvaguardia del territorio e dell'ambiente.*

**D:** Proprio per guidare il processo di liberalizzazione è stato siglato un Protocollo tra i gestori e il ministro Scajola. Protocollo che tuttavia rimarrà in stand by fino a quando non si bloccherà la situazione con Eni e Shell. Non sarebbe auspicabile riprendere il processo, magari anche a latere dei tavoli con Eni e Shell?

**R:** Il protocollo di intesa firmato tra le organizzazioni sindacali ed il MISE è finalizzato a promuovere interventi mirati alla crescita della rete nel nostro paese.

*C'è un incredibile lavoro da fare, la distribuzione carburanti da noi è asfissata da una giungla di regole e contro-regole che ne limitano lo sviluppo. In altri paesi il gestore può integrare il proprio reddito d'impresa con attività collaterali per oltre il 50%, da noi no, perché ci sono troppi vincoli, troppe autorità preposte, troppe autorizzazioni.*

Abbiamo concorso al superamento di elementi

che si ritenevano distorsivi del mercato e della concorrenza. *Oggi chiediamo di promuovere l'efficienza complessiva del sistema e la diversificazione dei servizi offerti sulla rete.*

*Il Ministro personalmente si è impegnato su questo fronte e con lui tutti gli uffici competenti. Con loro abbiamo fissato delle priorità e un agenda di lavoro. Attendiamo che si dia attuazione agli impegni presi.*

È interesse di tutti aprire immediatamente il tavolo di confronto per portare a compimento questi impegni e dare a questo settore risposte adeguate.

I gestori le attendono.

**D:** Voi, come Faib, cosa proponete per ridare un po' di respiro ai gestori e all'intero settore della distribuzione carburanti?

**R:** Regole nuove uguali per tutti, senza distinzione alcuna, pari opportunità e maggiore liberalizzazione del non-oil. Rivedere i margini dei gestori perché quelli attuali sono inadeguati.

Riteniamo che occorra introdurre negli accordi interprofessionali la clausola di diritto di prelazione, nel caso di cessione degli impianti, e soglie di autonomia nelle politiche di approvvigionamento, sia nell'oil che nel non oil. Bisogna infine ripensare l'organizzazione della filiera e introdurre elementi di concorrenza e flessibilità nella logistica per superare un'integrazione verticale che produce troppe diseconomie che gravano sulla rete distributiva e sul consumatore.



PERIODICO D'INFORMAZIONE  
DELLA PICCOLA E MEDIA  
IMPRESA CONFESERCENTI

**Coop. Editor. EDIZIONI COMMERCIO Srl**

Via Nazionale, 60 - 00184 ROMA

Tel. 06/4725 fax 06/4746886

Direttore Responsabile

**Patricia Mariangela Vasconi Pelloni**

Direttore Editoriale

**Gaetano Pergamo**

Segreteria Redazione

**Giovanna Nanna**

Grafica e Impaginazione

**Francesco Melone**

Stampa

**Grafiche Tomassetti - Roma**

Iscrizione registro

della stampa della Cancelleria

del Tribunale di Roma

n. 141/95 del 14/3/95

Accetta una carta.  
Per guadagnarci  
anche in sicurezza.



Accettare una carta facilita l'attività del commerciante. Infatti elimina il fastidioso problema del resto, e cancella gli errori umani dei conti. Inoltre il pagamento con la carta è una garanzia per la sicurezza: può ridurre il contante in cassa, diminuendo i rischi di furti e rapine. Per scoprire i vantaggi di una carta, basta accettarla.

Campagna promossa da



e

