

N. 13/2011

del 21.03.2011

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale
FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 - 00153 Roma
Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI - ANISA - STEFANO CANTARELLI
Segretario Nazionale FIGISC ANISA: FABRIZIO PARROTTA -
Telefono: 06 5866351 - Fax 06 58331724
e-mail : figisc@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it

pagine 6

GIUNTA NAZIONALE: ACCISE MOBILI ED AUTHORITY DEL PREZZO

La Giunta nazionale, riunitasi a Roma il 16 marzo, ha espresso pieno e forte sostegno alle proposte FIGISC ANISA su **accise mobili ed Authority del prezzo**.

Sul primo elemento, la Giunta ha sottolineato che la strutturalità dell'elevato prezzo del greggio e, quindi, del prezzo dei carburanti costituisce oggettivamente un peso per l'economia e la sua ripresa, per la competitività delle imprese ed il bilancio delle famiglie: lo Stato, che percepisce la parte maggioritaria del prezzo, deve fare la sua parte con senso di responsabilità verso il sistema Paese.

(continua in seconda) →

ENI: MANCATO RISPETTO DEGLI ACCORDI SU IPERSELF

Non sono passati neanche quattro mesi dalla sottoscrizione dell'accordo del 25 novembre 2010 con ENI che già l'Azienda si dimostra inadempiente su uno dei suoi punti chiave: le nuove modalità di *Iperself*.

I Gestori, infatti, sono chiamati ad elevare il livello dello sconto con una compartecipazione all'onere che va assolutamente oltre i termini dell'accordo.

(continua in terza) →

AUTOSTRADE: GAP DEI PREZZI TRA ADS ANCORA TROPPO PENALIZZANTE

Torna a denunciarlo **Stefano CANTARELLI**, Presidente Nazionale ANISA, dopo le rilevazioni dei prezzi correnti il 19 marzo, in aggiornamento a quanto già esposto nel *Figisc Anisa News* n. 5 del 24 gennaio.

(continua in terza) →



Stefano Cantarelli, Presidente ANISA

RISPARMI PER 415 EURO A FAMIGLIA? NUMERI IN LIBERTÀ

Ridurre il prezzo dei carburanti di 6 centesimi al litro porterebbe **risparmi per 415 euro a famiglia** (lo afferma una petizione di CISL e Confesercenti).

(continua in quinta) →

**GIUNTA NAZIONALE: ACCISE
MOBILI ED AUTHORITY DEL PREZZO
→ (segue dalla prima)**

Di qui, la richiesta di misure che intervengano sia a neutralizzare l'aggio che è dato all'Erario dall'effetto di trascinamento delle imposte per l'aumentare del costo del prodotto, sia a calmierare o tenere fermo il prezzo, riducendo il peso dell'accisa in forma strutturale e con un meccanismo di variabilità in relazione alle dinamiche internazionali dei prezzi e per prevenire gli effetti inflattivi.

Sul secondo argomento, la Giunta ha sottolineato che l'istituzione di una Authority del prezzo potrebbe assolvere sia alla funzione di determinare le variazioni del prezzo interno, in riferimento alle dinamiche internazionali, sia di fissare le componenti di base del prezzo che riguardano il sistema distributivo e le sue articolazioni tra la proprietà degli impianti e dei marchi ed i soggetti gestori dell'attività di vendita, sia di garantire l'equilibrio tra i soggetti che operano all'interno del segmento della vendita al consumatore finale nella rete distributiva pubblica.

Due sono gli aspetti di rilievo per i Gestori derivanti dal ruolo dell'Authority: in primo luogo, la fissazione del "*margin*" di base (quale elemento delle componenti del prezzo e degli oneri generali del sistema, alla stregua di quanto avviene per le tariffe del mercato elettrico e del gas) e di quelle metodologie opportune per gestire, al di là del margine di base, le specifiche situazioni di criticità (sulla scorta, a titolo di esempio solo concettuale, della ex "*trattativa negoziata*"), in secondo luogo la vigilanza sull'equità delle condizioni per gli operatori del segmento della rete, equità sistematicamente elusa dalla applicazione di un prezzo di cessione fortemente discriminatorio tra i diversi soggetti.

La Giunta nazionale FIGISC – ai cui lavori ha partecipato anche la Presidenza ANISA – ha quindi esaminato lo stato dei rapporti con le altre Organizzazioni di categoria, condivi-

dendo la valutazione che la costituzione di un Coordinamento FAIB – FEGICA (avvenuto senza alcuna consultazione nel dicembre 2010) rappresenta uno strappo inusitato all'unità sindacale, e confermando – nella piena autonomia delle proposte di FIGISC ed ANISA – la posizione di estraneità, ancorché di non contrapposizione, alla iniziativa di disegno di legge presentata venerdì 11 marzo da CISL e Confesercenti.

Rilevando che si è già verificato, durante le fasi di diversificazione delle posizioni, che siano stati portati in passato attacchi pesanti, trascesi anche sul piano personale (circostanza che, in forma diretta ed indiretta, si sta nuovamente cominciando a delineare), la Giunta nazionale ha espresso piena solidarietà ed assoluto sostegno al gruppo dirigente di FIGISC ed ANISA.

Vi sono fondati rischi – è stato sottolineato nel dibattito – che l'industria petrolifera da questa evoluzione del quadro possa trarre facile alibi per interrompere trattative e confronto, a partire dal terreno degli accordi scaduti ed in via di rinnovo: una ipotesi che FIGISC ed ANISA intendono contrastare con forte determinazione sin da subito.

La Giunta Nazionale ha altresì disposto la mobilitazione delle strutture territoriali per una ampia azione di divulgazione delle proprie proposte e di informazione ai Gestori associati.



ENI: MANCATO RISPETTO DEGLI ACCORDI SU IPERSELF → (segue dalla prima)

In buona sostanza, si fa sottoscrivere al Gestore una richiesta all'Azienda di "concedere e condividere" un aumento dello sconto fino a 8/10 eurocent/litro, con una compartecipazione onerosa per la gestione, rispettivamente, di 1,25 e 2,0 eurocent/litro a seconda dell'entità dello sconto.

E' una palese elusione di quanto contenuto nell'accordo del 25.11.2010, dove, al punto 7.2, lettera e), sta letteralmente scritto: "Premesso che, di norma, lo sconto dell'iniziativa 'Iperself' non si discosterà da quanto definito dal precedente punto a), nel caso in cui ENI dovesse ritenere necessario sul piano commerciale aumentare suddetto sconto, anche per periodi temporalmente limitati, i relativi ulteriori oneri sarebbero assunti interamente dall'Azienda" (il limite di cui alla lettera a) è quello di meno 0,050 dal prezzo del "servito" e di meno 0,010 dal prezzo del "fai da te", NdR).

L'Azienda sta cercando di far passare, invece, come risultato della volontà del Gestore e non di pressioni, ciò che è previsto dallo stesso punto 7.2, lettera d), dove sta scritto che *"E' fatta ovviamente salva la facoltà....attribuita a ciascun Gestore, di fissare un prezzo più basso....In tale circostanza ENI si riserva la facoltà di riconoscere al Gestore uno sconto addizionale tale da condividere l'onere dello sconto aggiuntivo Iperself"*.

Di fronte ad una tale pesante interferenza e violazione di un accordo da poco sottoscritto, FIGISC ed ANISA hanno richiesto un immediato incontro ad ENI (anche in relazione con il rinnovo degli accordi per il settore autostradale) ed hanno diffidato l'Azienda dal perseguire comportamenti vessatori.

L'indicazione ai Gestori è quella di resistere a pressioni e forzature, di attenersi alle clausole dell'Accordo e di privilegiare anzitutto la necessità di garantire un margine all'erogato piuttosto che un erogato anche

maggiore, ma che, di fatto, riduce pesantemente il margine.



AUTOSTRADE: GAP DEI PREZZI TRA ADS ANCORA TROPPO PENALIZZANTE → (segue dalla prima)

"Il monitoraggio effettuato il 19 marzo" evidenzia il Presidente dei Gestori autostradali "si basa sull'apprezzamento della differenza del prezzo per impianti consecutivi posti sulla stessa tratta e direzione di marcia e presenta valori di scostamento estremamente marcati con punte massime anche di 8/9 centesimi/litro in più od in meno sul prezzo dell'impianto antecedente."

"Tali differenze, peraltro" precisa Cantarelli "sono riscontrabili al netto del delta di accisa tra regioni che applicano l'addizionale e regioni che non la applicano. E, pertanto, lo scostamento effettivo del prezzo è in questi casi (che ricorrono e non sono solo teorici) anche più marcato tra 2,4 e 3,1 centesimi/litro."



Lungo la dorsale Nord – Sud, sulla A1 Milano-Napoli, aree Ovest, su trentadue prezzi disponibili, ben undici per il prezzo della benzina (34 %) e ben dieci per quello del gasolio (31 %) segnalano un delta da impianto precedente ad impianto successivo maggiore di 3 eurocent/litro, con punte di 6,6 eurocent/litro per la benzina e di 7,5 per il gasolio; sulle aree Est, su trenta prezzi disponibili, ben nove per il prezzo della benzina (30 %) e ben dieci per quello del gasolio (33 %) segnalano un delta maggiore di 3 eurocent/ litro, con punte di 7,1 eurocent/litro per la benzina ed addirittura di 9,5 per il gasolio (e, nel caso, non vi sono ragioni dovute ad una diversa entità delle accise).

Sempre in senso longitudinale, sulla A14 Bologna-Taranto, aree Ovest, su ventisette prezzi disponibili, ben tredici per il prezzo della benzina (48 %) e ben quindici per quello del gasolio (56 %) segnalano un delta da impianto precedente ad impianto successivo maggiore di 3 eurocent/litro, con punte di 9,4 eurocent/litro per la benzina e di 8,3 per il gasolio; sulle aree Est, sempre su ventisette prezzi disponibili, nove per il prezzo della benzina (33 %) ed otto per quello del gasolio (30 %) presentano un delta maggiore di 3 eurocent/ litro, con punte di 8,0 eurocent/litro per la benzina e di 8,1 per il gasolio.

In senso trasversale, sulla A4 Milano-Brescia, le rilevazioni relative alle aree Nord, con sei prezzi disponibili, hanno rilevato solo uno scostamento maggiore ai 3 eurocent/litro per il gasolio, e quelle relative alle

aree Sud, con cinque prezzi disponibili, hanno evidenziato un solo scostamento maggiore ai 3 eurocent/litro relativo sia a benzina che a gasolio.

Undici prezzi disponibili sulla tratta combinata A26-A10 (Genova Voltri-Gravellona Toce e Genova-Savona), sia per la parte Nordovest che per la parte Sudest, evidenziano che – per la prima – sette impianti (64 %) presentano un delta superiore ai 3 eurocent/litro per la benzina e quattro (36 %) per il gasolio, con punte, rispettivamente di 8,6 e 7,0 eurocent, invece per la seconda – parte Sudest – si verificano solo tre casi (27 %) di scostamento superiore ai 3 eurocent, sia per la benzina che per il gasolio, con punte rispettivamente di 6,1 e 5,8 eurocent.

BENZINA

Tratta	Senso	Delta > 3 cent %	Delta Max +	Delta Max -
A1	W	34%	+0,066	-0,065
A1	E	30%	+0,066	-0,071
A4	N	=	=	=
A4	S	17%	+0,035	=
A7	W	=	=	=
A7	E	50%	=	-0,038
A8-A9	W	=	=	=
A8-A9	E	50%	+0,035	-0,036
A13	W	=	=	=
A13	E	50%	+0,065	-0,044
A14	W	48%	+0,091	-0,094
A14	E	33%	+0,075	-0,080
A16	N	=	=	=
A16	S	17%	=	-0,080
A26-A10	NW	64%	+0,065	-0,086
A26-A10	SE	27%	+0,060	-0,061

Nella tabella precedente ed in quella successiva sono state indicate le casistiche e gli scostamenti, distinti per prodotto, relativi anche ad altre tratte a campione, come le precedenti, gestite da ASPI (A7 Se-ravalle-Genova), A8 ed A9 (rispettivamente, Milano-Varese e Lainate-Chiasso), A13 (Bologna-Padova) ed A16 (Napoli-Canosa).

GASOLIO

Tratta	Senso	Delta > 3 cent %	Delta Max +	Delta Max -
A1	W	31%	0,075	-0,057
A1	E	33%	0,058	-0,095
A4	N	17%	0,031	=
A4	S	17%	0,034	=
A7	W	=	=	=
A7	E	=	=	=
A8-A9	W	25%	0,035	=
A8-A9	E	25%	0,034	=
A13	W	50%	0,034	-0,031
A13	E	50%	0,062	-0,044
A14	W	56%	0,080	-0,083
A14	E	30%	0,066	-0,081
A16	N	=	=	=
A16	S	17%	=	-0,067
A26-A10	NW	36%	0,070	-0,065
A26-A10	SE	27%	0,058	-0,037

LEGENDA:

Delta > 3 cent %: percentuale sul totale degli impianti di quelli che presentano un delta superiore ai 3 eurocent/litro;

Delta max +: scostamento massimo con segno più in euro/litro;

Delta max -: scostamento massimo con segno meno in euro/litro.

Come già a suo tempo rilevato, tali differenze, ancorché addebitabili in parte alle dinamiche di concorrenza tra marchi diversi "rispondono a logiche diffuse" a giudizio del Presidente ANISA "di vero e proprio 'pilotaggio' e diversione degli erogati, e non fanno che accentuare l'emarginazione di impianti che hanno già perso strategicità nel disegno delle Aziende. Una situazione che non può certo essere coperta dal ricorrente alibi che si tratta di adempiere agli impegni assunti con i Concessionari o che si attendono i nuovi bandi per l'assegnazione dei servizi oil."

"Il risultato di questa miope condotta, che è, peraltro, l'unica 'strategia' delle Aziende," conclude Cantarelli "è che ormai - senza più alcuna visione di prospettiva sul comparto - l'unica questione indilazionabile che si pone è quella di indennizzare le gestioni dalle perdite sopportate per la diversione delle vendite generate da così inconsistente ed arbitraria politica dei prezzi. Nessuno pensi, peraltro, " ammonisce il Presidente ANISA "di addurre a scusante lo

stato del dibattito su riforme o destrutturazione del sistema distributivo per negare alle gestioni il riconoscimento delle sofferenze pregresse o per 'addormentare' più di quanto non lo sia già il rinnovo degli accordi scaduti"



RISPARMI PER 415 EURO A FAMIGLIA? NUMERI IN LIBERTÀ → (segue dalla prima)

Un valore così cospicuo - tale da allettare le aspettative di chiunque - è, magari, oltre che allettante, anche vero?

Qualche semplice operazione aritmetica ci consente di valutare l'esattezza di questa asserzione relativa ai 415 euro/anno di risparmio per famiglia.

In Italia ci sono circa venticinque milioni di famiglie (lo dice l'ISTAT), per cui il numero delle famiglie moltiplicato per il risparmio

promesso (25 milioni di famiglie x 415 euro) ci restituisce un certo numero: 10,375 miliardi di euro.

Dividendo questa grandezza per quello che viene dichiarato come risparmio pro-litro, cioè 6 eurocent (10,375 miliardi di euro ÷ 0,060 euro/litro), si ottiene un altro numero: 172,917 miliardi di litri.

Dividendo questa seconda grandezza per il numero delle famiglie (172,917 miliardi di litri ÷ 25 milioni di famiglie) otteniamo un terzo numero: 6.917 litri/famiglia.

Fin qui semplice aritmetica. Però i dati ministeriali delle vendite 2010 (ancora provvisori e revisionabili in basso) ci dicono che, tra benzina e gasolio, sono stati venduti sulla rete – ed è sulla rete, seguiamo il ragionamento!, e non in extrarete che si realizzano i risparmi di 6 eurocent/litro, ovvero di 10,375 miliardi di euro – non più di 33,404 miliardi di litri e non già 172,917 (quanti ne servirebbero per il famoso risparmio di 415 euro/famiglia), ossia più di cinque volte di meno!

Ma posto che vogliamo anche inserirci i consumi extrarete, il dato ministeriale ci segnala 44,948 miliardi di litri e mai più 172,917 (sempre quanti ne servirebbero ad ottenere il famoso risparmio di 415 euro/famiglia), ossia quasi quattro volte di meno!

Se dividiamo i litri consumati in rete per il numero delle famiglie (33,404 miliardi di litri ÷ 25 milioni di famiglie), otteniamo un altro numero, 1.336 litri/famiglia che è ben diverso da quei 6.917 litri/famiglia necessari per realizzare il solito risparmio di 415 euro. Ma anche se inseriamo tutti i consumi extrarete, otterremo un numero – 1.798 litri/famiglia – che è ancora lontanissimo da 6.917. E si noti che abbiamo computato non solo i consumi delle famiglie, ma altresì "tutti" i consumi delle imprese (ad esempio, tutto l'autotrasporto).

L'aritmetica vera – non quella "creativa" – ci costringe a dire che per far risparmiare davvero – a consumi reali – 415 euro/anno

per famiglia bisognerebbe che il prezzo diminuisse di 31 centesimi/ litro (o di 23 centesimi/litro, a seconda che calcoliamo solo i consumi reali in rete o anche quelli in extrarete).

Ora, 31 centesimi sono una cosa ben diversa da 6 centesimi e sono, comunque, ben di più del ricavo industriale per litro (costi+margini di distribuzione), sono più dell'IVA e più di metà dell'accisa sulla benzina per litro.



Pur essendo tutto da dimostrare che questo famoso risparmio sia l'utile finale della disgregazione del sistema distributivo tradizionale, pure una domanda sarà lecita: perché il "risparmio-famiglia", insomma, è stato almeno gonfiato di cinque volte?

E' più ragionevole opinare che quei 415 euro/famiglia siano l'accidentale risultato di un calcolo aritmetico per qualche ragione errato, ovvero siano il più che consapevole frutto di un calcolo politico e mediatico per rendere più appetibile la tesi?