

N. 19/2012 - 10.04.2012

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 7 pagine

SOMMARIO DEL N. 19

**SETTORE CARBURANTI
IN CRISI COMPLESSIVA:
TROPPE POSTE IN GIOCO**
(in prima pagina)

**TAMOIL E MEGASELF H 24
IL GESTORE NON
SOTTOSCRIVA ADESIONI**
(in terza pagina)

**UNIONE PETROLIFERA
INCONTRA DOMANI
FIGISC ED ANISA**
(in quarta pagina)

**ANISA: DAL 16 AL 22 APRILE
CHIUSURA NOTTURNA
IMPIANTI IN AUTOSTRADA**
(in quinta pagina)

**IL PESO DELLE IMPOSTE
SULL'AUMENTO DEI PREZZI:
IL RECORD ITALIANO
IN EUROLANDIA**
(in sesta pagina)



**NON ADERIRE AL
MEGASELF H 24**

**SETTORE CARBURANTI
IN CRISI COMPLESSIVA:
TROPPE POSTE IN GIOCO**

Diversi elementi stanno ad indicare che il settore petrolifero è nel suo complesso in una situazione di crisi che coinvolge tutto il percorso della filiera, dalla raffinazione fino all'anello finale, ossia la Categoria dei Gestori (che di questa situazione è quella che ne sopporta le conseguenze più drammatiche), e che ciò costituisce una crisi specifica nel contesto di una crisi più generale e prolungata dell'intera economia.

A partire dalla raffinazione, che in qualche anno ha visto diminuire del 20 % la quantità dei prodotti lavorata, del 18 % i consumi interni, del 68 % i margini di lavorazione, che ha accumulato qualche miliardo di euro di perdite e che denuncia un sur-

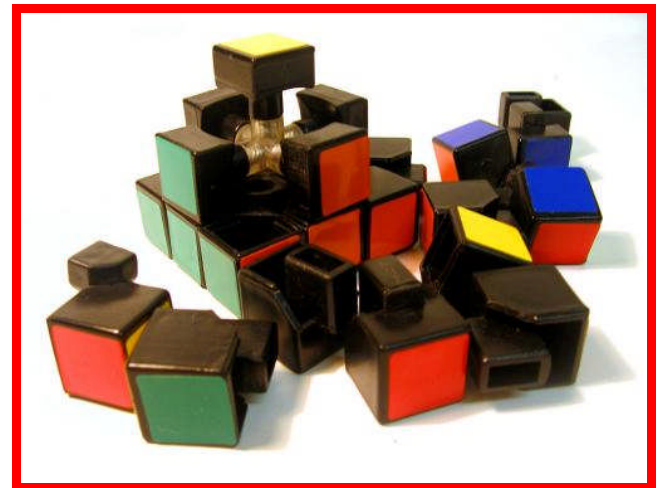
plus strutturale di quattro o cinque impianti sui sedici esistenti, e le cui difficoltà si sono puntualmente riflesse sulla distribuzione, se non altro con l'uso commerciale dei lunghi di lavorazione.

A seguire, appunto, nella rete distributiva, che processi contraddittori di terziarizzazione degli investimenti, unitamente a "*liberalizzazioni*" senza ristrutturazioni, hanno finito non solo per gonfiare di nuovi impianti, ma anche per svalutare complessivamente gli assetti consolidati, impoverire gli erogati ed innescare sanguinose guerre dei prezzi e dei margini, e, in sintesi, generando all'interno del sistema distributivo il "*baco*" che ha progressivamente stressato il mercato.

Stress del mercato che si può definire in poche battute: da un lato i prodotti si collocano con prezzi da extrarete perché c'è abbondanza di offerta ed i margini sono più premianti che sulla rete, dall'altro, sulla rete i margini diminuiscono ed i costi aumentano, dal momento che (oltre alle consuete dinamiche incrementali dei costi) bisogna adottare misure di difesa del mercato dalla concorrenza che si è innescata dal suo stesso interno. Marginalità ed incertezze che, a loro volta, non fanno che incrementare la propensione a non investire, a "*terziarizzare*", se non ad abbandonare il mercato, opzione che sempre più caratterizzerà le politiche delle aziende multinazionali (ESSO, per fare un nome).

Per proseguire con la questione, sempre più scottante, dei prezzi, su cui gravano problematiche a tutti i livelli della loro formazione; dallo scenario "*alto*" (le tensioni sui prezzi internazionali, con un euro molto più debole di quando il greggio era a 140 dollari/barile nel 2008, le crisi geo-politiche a raffica nei Paesi produttori, il calo della capacità di produzione, la necessità di investimenti di centinaia di miliardi di dollari), a quello "*locale*" della fiscalità sui carburanti (l'*escalation* straripante delle imposte: solo quindici mesi fa i prezzi italiani della benzina erano al decimo posto nell'Europa comunitaria, oggi si piazzano stabilmente al primo) e della riduzione dei margini di di-

stribuzione (come si può pensare che risultati operativi sulla rete che vanno da 1,0 a 2,0 centesimi/litro possano riequilibrare aumenti delle imposte che valgono oltre 20 centesimi/litro?). Il tutto nel bel mezzo di una crisi che il costo dei carburanti contribuisce ad accrescere per famiglie ed imprese.



Insomma: una crisi generale che investe questo settore (con responsabilità pesanti che vanno dall'industria petrolifera ai vari Governi) che ha perso la bussola e persino il senso dei valori economici in gioco, ma che – paradossalmente – è ancora percepito come una inesausta "*pompa dell'oro*", che si continua, o per necessità (del resto i carburanti sono sempre stati il facile salvadanaio dell'erario in Italia e nell'Europa comunitaria), o per intenti "*punitivi*", a caricare di imposte, dalla *Robin tax*, alle accise e, sullo sfondo, la *Carbon tax*.

Né solo queste sono le tante, troppe poste in gioco di questa partita: basti pensare al quadro delle relazioni interne al settore, su cui si fronteggiano Aziende e Gestori.

Il recente decreto sulle liberalizzazioni, oggi convertito con la legge 27/2012, non ha di certo fatto grande chiarezza nella situazione: frutto di un compromesso tutto "*politico*" tra divergenti impostazioni (nutrite di mesi ed anni di polemiche), esso porta più elementi di incertezza che di orientamento e non poche problematicità

interpretative su chi fa e cosa fa, non entra nel concreto della crisi del settore, limitandosi ad essere concettualmente tributario della *querelle* sui prezzi e rimettendo ai soggetti del settore il difficile compito di ritararsi i rapporti interni, di cercare un "qualche" problematico accordo.

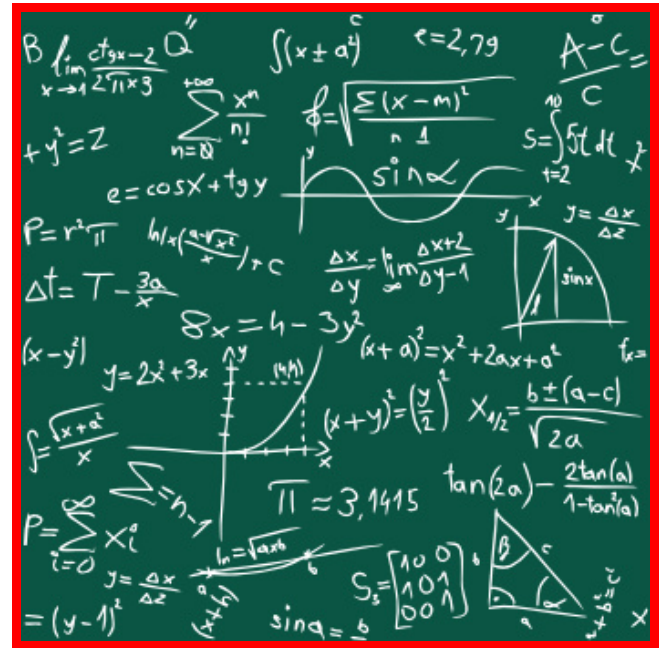
Al di là che un giorno scoppi la guerra ed un giorno scoppi improvvisamente la pace in questo settore, resta il fatto che ogni giorno le cose cambiano con grande velocità, ma i problemi restano quelli. Le reti si smantellano a pezzi e bocconi e cambiano di mano, la risposta ai costi della rete ed ai prezzi non è già la ristrutturazione, ma la "selfizzazione selvaggia" dei vari *iperself* o *megasef* h 24 che spostano sul margine del Gestore (e quindi sul suo assetto di impresa) quelle economie che i margini delle aziende non sembrano più permettere oltre limiti significativi, certezze e conquiste raggiunte negli anni "buoni" in cui il mercato non era ancora impazzito (e non certo solo in questo settore) sono messe drasticamente in discussione, la fiscalità non cala affatto, i consumatori mutano comportamenti di spesa e stili di vita per difendersi dall'insostenibile costo dei carburanti.

La partita degli accordi e dei contratti (il vecchio articolo 28 oggi rinverdito dall'articolo 17 delle liberalizzazioni) che si deve cominciare a giocare da subito offre, certo, alcune nuove variabili "teoriche" che sono da valutare ed esplorare al più presto.

Ma si tratta sempre di fare i conti con almeno tre nodi essenziali: il primo è quello che il Gestore deve essere fatto uscire dalla tagliola sempre più stringente dei prezzi, ridefinendo il proprio ruolo nel sistema in termini diversi dal passato; il secondo è quello del peso delle imposte (lo stesso Presidente del Consiglio ha difeso le misure di aumento, definendole efficaci, ma "rozze"), che ha stravolto di fatto l'intera questione del prezzo, anche se sembra che di questo non vi sia diffusa consapevolezza; il terzo è che questo è, senza mezze parole, un settore di cui bisogna finalmente prendere atto essere in crisi, una crisi che ha con-

notazioni strutturali e non certo di tranquillizzante "evoluzione del libero mercato".

Diversamente, che scoppi la pace o divampi la guerra rimane solo uno *slogan* di cronaca e niente più.



TAMOIL E MEGASELF H 24 IL GESTORE NON SOTTOSCRIVA ADESIONI

La risposta di **TAMOIL** all'IPERSELF H 24 ENI non si è fatta attendere a lungo: TAMOIL da qualche giorno prima delle festività pasquali sta contattando i propri Gestori per proporre il **MEGASELF H 24**, l'erogazione del prodotto in prezzo scontato nella modalità selfizzata lungo l'intero arco delle ventiquattro ore.

L'iniziativa aziendale prevede che sia posta **a carico del Gestore la compar-tecipazione** (con il proprio margine, nell'ordine di uno o due centesimi/litro, a seconda degli impianti) **sugli sconti** praticati per le vendite in tale modalità.

L'iniziativa è stata assunta in maniera assolutamente unilaterale da TAMOIL senza alcuna preventiva informazione alle Organizzazioni di Categoria.

Così come avvenuto a suo tempo per Iperself h 24 di ENI ed in conformità all'atteggiamento allora assunto, la **RACCOMANDAZIONE AI GESTORI** della Presidenza Nazionale di **FIGISC** (che ha richiesto un immediato incontro con l'Azienda) e del **Comitato Nazionale di Colore TAMOIL** per mezzo del suo **Responsabile, Graziano BOSSI**, è di **NON SOTTOSCRIVERE ASSOLUTAMENTE ALCUNA ADESIONE.**



UNIONE PETROLIFERA INCONTRA DOMANI FIGISC ED ANISA

Domani, **mercoledì 11 aprile**, si terrà l'**incontro**, richiesto nelle scorse settimane, **tra FIGISC ed ANISA e l'UNIONE PETROLIFERA** (presenti altresì le altre Associazioni di Categoria).

L'incontro ha come oggetto (come si legge nella lettera inviata ad U.P. da FIGISC ed ANISA) *"la recente conversione del decreto legge sulle liberalizzazioni, che ha reso definitive le misure previste per il nostro settore, ivi inclusa la tematica dei rapporti tra proprietà degli impianti ed i Gestori e della contrattualistica nel suo insieme, sia*

pure in contesto che – dato che si è raggiunto sull'argomento un faticoso compromesso parlamentare tra impostazioni assai divergenti – non è affatto di esemplare chiarezza ed immediata applicazione".

La tempistica sulle nuove soluzioni contrattuali, prevista in particolare dall'articolo 17, comma 2, della legge 27/2012 (conversione del decreto liberalizzazioni) è abbastanza stringente (pone, infatti, un primo termine al 31 agosto 2012 per definire le nuove tipologie di contratto) da rendere urgente e necessario l'avvio del confronto tra le Parti.

FIGISC ed ANISA hanno chiesto, pertanto, ad UNIONE PETROLIFERA di formare un tavolo per avviare un confronto approfondito e costruttivo sul tema dei contratti – tanto più che la norma di legge affida alle Parti una ineludibile responsabilità di concertazione –, ma anche su una situazione complessiva del settore che si sta caratterizzando sempre più con i connotati di una crisi che investe tutto il percorso della filiera.

Analoga richiesta di incontro FIGISC ed ANISA hanno indirizzato ad ASSOPETROLI ed al CONSORZIO GRANDI RETI.



ANISA: DAL 16 AL 22 APRILE CHIUSURA NOTTURNA IMPIANTI IN AUTOSTRADA

ANISA ha proclamato ufficialmente una **prima tornata di astensione dal servizio not-turno degli impianti autostradali**: il giorno 4 aprile, infatti, la proclamazione è stata inoltrata alla Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

In attuazione dell'ordine del giorno dell'assemblea dei Gestori autostradali, tenutasi a Bologna il 16 febbraio, l'agitazione è stata promossa a seguito della proclamazione di **stato di crisi del settore**, con la motivazione della grave situazione di difficoltà delle imprese di gestione dei servizi *oil* nelle aree autostradali - determinata dalla contrazione dei consumi nell'ordine di oltre un quarto rispetto a pochi anni or sono, dalle difficoltà delle relazioni economiche e commerciali con le aziende petrolifere, da pesanti sperequazioni nella condotta di formazione dei prezzi tra aree ed impianti all'interno dello stesso bacino di utenza -, complesso di fattori che sta portando sotto la soglia di sostenibilità economica oltre un terzo degli impianti di distribuzione carburanti allocati nelle aree di servizio autostradali.

La chiusura notturna costituisce la seconda fase del programma di mobilitazione, già iniziato dal 3 aprile con le prime misure di:

- ✓ disdetta della parte degli accordi che riguarda il prezzo massimo,
- ✓ la sospensione della corresponsione di royalties ed oneri condominiali,
- ✓ la riduzione del personale per i servizi notturni,
- ✓ la limitazione dei rifornimenti notturni alla sola modalità *selfservice prepay*.

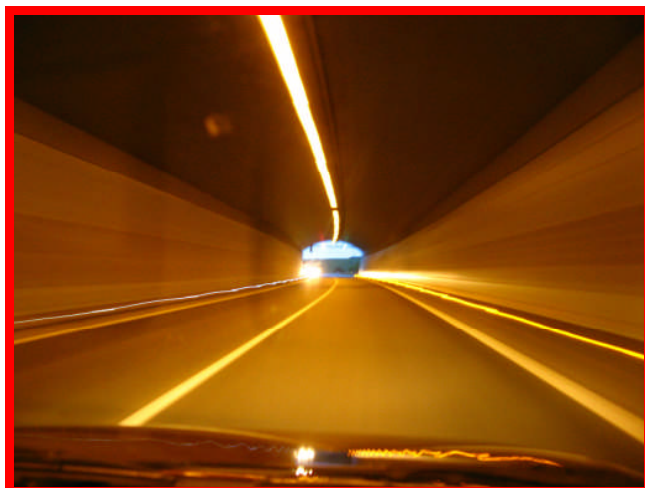
che stanno raccogliendo una fortissima adesione dei Gestori delle AdS.

L'astensione si esercita solamente in corrispondenza del turno notturno di apertura degli impianti, dalle ore 22,00 alle ore 06,00 del giorno successivo, per ciascuna delle date più sotto individuate, assicurando l'espletamento del regolare servizio dalle ore 06,00 alle ore 22,00 di ogni giornata.

Le astensioni dal servizio notturno sono previste **con inizio dalle ore 22,00 di lunedì 16 aprile alle ore 6,00 di martedì 17, e così per le successive sei notti consecutive, per terminare con l'ultimo turno dalle ore 22,00 di domenica 22 aprile alle ore 6,00 di lunedì 23 aprile** (dalle ore 0,00 di martedì 24 inizia, infatti, il periodo di divieto dalle astensioni in corrispondenza delle festività dal 25 aprile al 2 maggio).

Calendario delle astensioni

Inizio ore	GG	Data	Fine ore	GG	Data
22,00	Lun	16/04	6,00	Mar	17/04
22,00	Mar	17/04	6,00	Mer	18/04
22,00	Mer	18/04	6,00	Gio	19/04
22,00	Gio	19/04	6,00	Ven	20/04
22,00	Ven	20/04	6,00	Sab	21/04
22,00	Sab	21/04	6,00	Dom	22/04
22,00	Dom	22/04	6,00	Lun	23/04



La durata complessiva di questo primo turno di astensioni è di complessive 56 ore, articolate in sette turni di chiusura notturna consecutiva, ciascuno di otto o-

re; la durata così articolata è inferiore al limite massimo di 72 ore, previsto dalla "Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili nel settore dei distributori di carburante".

IL PESO DELLE IMPOSTE SULL'AUMENTO DEI PREZZI: IL RECORD ITALIANO IN EUROLANDIA

Da un anno esatto a questa parte i prezzi dei carburanti in Eurolandia sono aumentati nella media dei ventisette Paesi membri di +15 centesimi/litro per la benzina e di +12 centesimi/litro per il gasolio.

Ad influire sull'aumento del prezzo medio nell'Unione Europea è stato sostanzialmente l'incremento della quotazione dei prodotti "finiti" (benzina e gasolio al valore Platt's), che ha inciso per 16 centesimi per la benzina e per 7 centesimi sul gasolio (ossia è causa dell'aumento tra il 60 ed il 100 % del totale, a seconda del prodotto), mentre l'incremento delle imposte ha influito per 2 centesimi per la benzina e per 3 centesimi per il gasolio (ossia, a seconda del prodotto, è causa dell'aumento tra il 13 al 25 % del totale). Tra benzina e gasolio, le variazioni dei costi del sistema distributivo si annullano (aumentano per il gasolio di +2 centesimi, ma diminuiscono in maggiore misura, -3 centesimi, per la benzina).

Ma **questo non vale affatto per l'Italia**, e, in misura inferiore, anche per qualche altro Paese dell'Unione.

In un anno esatto, **in Italia il prezzo della benzina è aumentato di ben +32 centesimi/litro** (Iva compresa), e questo aumento è determinato in **+20 centesimi** (63 %) **di incremento delle imposte, +17 centesimi** (Iva compresa) **di incremento del costo del prodotto finito e -5 centesimi**, Iva compresa (il segno è "me-

no", non è un errore), **di flessione del margine di distribuzione**.

Il prezzo del gasolio è aumentato di ben +31 centesimi/litro (Iva compresa), e questo aumento è determinato in **+22 centesimi** (71 %) **di incremento delle imposte, +7 centesimi** (Iva compresa) **di incremento del costo del prodotto finito e +2 centesimi**, Iva inclusa, **di incremento del margine di distribuzione** (che in realtà non è affatto un incremento di margini, bensì il costo delle maggiori quote obbligatorie di *bio-diesel*).

Nessun altro Paese dell'Unione ha aumentato nello stesso periodo le sue imposte di un importo a due cifre (unica eccezione la Finlandia per il gasolio: +12 centesimi/litro; mentre per l'Irlanda la percentuale di incidenza delle imposte sull'aumento del prezzo è più alta di quella italiana, ma il valore dell'incremento è fortemente inferiore).

Dodici Paesi non hanno apportato alcuna variazione delle imposte, quattro Paesi hanno impercettibilmente diminuito le imposte sulla benzina (al massimo 3 centesimi), quattro soli Paesi hanno aumentato le imposte sulla benzina tra 5 e 10 centesimi; tutti gli altri hanno apportato variazioni inferiori ai cinque centesimi.

L'aumento delle imposte in Italia nell'ultimo anno è stato pari, dunque, a +20 centesimi per la benzina ed a +22 per il gasolio: per avere un termine di paragone, si pensi che in venticinque mesi (e non in dodici) l'incremento delle imposte sui carburanti in Grecia è stato pari a +17 centesimi/litro per la benzina ed a +9 centesimi/litro per il gasolio, valori inferiori dal 40 al 15 % (a seconda del prodotto) di quelli dell'aumento italiani ed in un periodo più che doppio.

I dati che sono stati presi in esame per il confronto sono quelli della rilevazione della Commissione Europea del 4 aprile 2011 e del 2 aprile 2012, e nel calcolo dell'au-

mento attribuito alle imposte si è tenuto conto solo delle variazioni delle accise e dell'IVA sulle accise (le variazioni della quotazione del prodotto "finito" e del margine di distribuzione sono, infatti, calcolate con la relativa IVA).

Le cause dell'aumento dei prezzi della benzina nell'Unione Europea nell'ultimo anno

Paesi	Variaz. prezzo €/litro	Variaz. imposte €/litro	% imposte su aumento prezzo
Italia	+32	+20	63%
Slovenia	+22	+6	29%
Estonia	+21	=0	0%
Lettonia	+20	+6	32%
Svezia	+20	+3	17%
Regno Unito	+19	+4	24%
Cipro	+17	+2	14%
Bulgaria	+17	=0	0%
Lussemburgo	+17	=0	0%
Spagna	+16	+1	5%
Grecia	+16	=0	2%
Olanda	+16	+1	9%
Portogallo	+15	=0	1%
Finlandia	+15	+2	16%
Austria	+15	=0	0%
Polonia	+15	-1	0%
Belgio	+15	=0	0%
Danimarca	+14	+1	10%
Slovacchia	+14	=0	3%
Malta	+13	=0	0%
Lituania	+11	=0	0%
Cechia	+11	-1	0%
Francia	+11	=0	2%
Irlanda	+11	+8	74%
Ungheria	+9	-3	0%
Germania	+6	=0	1%
Romania	+3	-2	0%
Media U.E.	+15	+2	13%

Gli aumenti delle imposte in Italia sono avvenuti a partire dal 6 aprile 2011, con diversi e successivi provvedimenti, gli ultimi dei quali sono stati l'aumento stabilito dal decreto "Salva l'Italia" (+10 cent per la benzina e +14 per il gasolio), e l'incremento delle addizionali regionali di accisa sulla benzina (+1,5 cent in media su scala nazionale): due "botte" che, sommate, corrispondono circa al 60 % dell'intero aumento

di imposte intervenuto negli ultimi dodici mesi.

Le cause dell'aumento dei prezzi del gasolio nell'Unione Europea nell'ultimo anno

Paesi	Variaz. prezzo €/litro	Variaz. imposte €/litro	% imposte su aumento prezzo
Italia	+31	+22	71%
Finlandia	+21	+12	59%
Regno Unito	+19	+4	21%
Estonia	+16	=0	0%
Svezia	+15	+5	33%
Polonia	+15	+3	23%
Lettonia	+14	+2	17%
Slovacchia	+13	=0	3%
Irlanda	+13	+5	36%
Cipro	+13	+1	6%
Slovenia	+13	+3	27%
Cechia	+11	=0	0%
Bulgaria	+10	+1	9%
Lussemburgo	+10	+2	24%
Spagna	+10	+1	10%
Austria	+10	=0	0%
Belgio	+9	+1	11%
Grecia	+9	=0	2%
Olanda	+9	+1	10%
Lituania	+9	=0	0%
Danimarca	+9	=0	4%
Germania	+9	=0	0%
Ungheria	+9	+2	26%
Francia	+8	=0	4%
Malta	+8	=0	0%
Portogallo	+7	=0	3%
Romania	+7	=0	0%
Media U.E.	+12	+3	25%

