

N. 23/2012 - 07.05.2012

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. 23

**TAVOLO DEI CONTRATTI:
SI VADA AL SODO SENZA
GIRARCI INTORNO A VUOTO**
(in seconda pagina)

**AUMENTA IL DIVARIO DEL
PREZZO DI CESSIONE TRA
RETE ED EXTRARETE**
(in terza pagina)

**DAL TERRITORIO:
ASSEMBLEA PROVINCIALE
FIGISC DI LATINA**
(in quinta pagina)

**AUMENTO PREZZI: AL 70 %
DOVUTI ALLE IMPOSTE,
PRIMATO ITALIANO**
(in sesta pagina)

**13-15
Maggio 2012
MODENA**

Oil&nonoil

**Modena, 13, 14 e 15 maggio 2012
ModenaFiere
Viale Virgilio 70/90 Modena**

**Orari di apertura
Domenica e lunedì:
ore 9,00 - 18,00
Martedì: ore 9,00 - 17,00**

**13-15
Maggio 2012
MODENA**

CAR WASH - CARBURANTI ALTERNATIVI - STAZIONI DI SERVIZIO - EXTRA RETE - RIFILLO E TRASPORTO CARBURANTE E COMBUSTIBILI

Oil&nonoil

TAVOLO DEI CONTRATTI: SI VADA AL SODO SENZA GIRARCI INTORNO A VUOTO

Due incontri si sono già succeduti tra rappresentanze dei Gestori ed Unione Petrolifera sulla questione dei nuovi contratti previsti dall'articolo 17 della legge "liberalizzazioni", e per oggi, 7 maggio, è convocata una ulteriore seduta del tavolo sullo stesso argomento.

La scorsa settimana si è assistito al balletto su presunti "veti" dell'Antitrust ad una troppo dettagliata definizione dei contratti, un argomento addotto da Unione Petrolifera sin dalla approvazione della legge 27/2012; l'Authority, più che smentire, si è limitata, per la verità, a ribadire di aver già segnalato a gennaio le proprie opinioni ancora in sede di stesura del decreto sulle liberalizzazioni, tra le quali opinioni, se ben ricordiamo, ci stava l'abolizione del vincolo di "tipizzazione" dei contratti.

Come che sia, o per supposti veti o per tatticismi reali, per i soliti riti esoterici o, ancora, per totali incertezze su dove e come procedere, vi è il più che concreto rischio che si tenda, volenti o nolenti, a "menare il can per l'aia" ancora per parecchio tempo.

Un lusso che non sono tempi, questi, da potersi permettere.



La norma sui nuovi contratti non è stata approvata l'altro giorno (ossia il 24 marzo con la conversione del decreto liberalizzazioni e del famoso articolo 17): stava lì sin dal luglio 2011, nell'articolo 28, commi 12, 13 e 14, della legge 111, e da allora (per varie ragioni, inerzia, smanie di "riscrittura", contrapposizione e sottovalutazione) sono passati inutilmente otto mesi prima di avere una nuova legge che ne ripercorre – qualunque cosa se ne dica in senso diverso – i principi di base. Tempo perso, dunque.

In tutto questo tempo ed in quello che ancora manca prima di trovare una quadra, la situazione della Categoria si è fatta e si fa ogni giorno più critica: si approfondiscono le discriminazioni sui prezzi (ne parliamo in questo stesso numero per aggiornare analisi già fatte), i consumi sono precipitati ulteriormente sotto i colpi di una asfissiante fiscalità, si esauriscono le linee di credito ed aumentano gli oneri per garantire il semplice approvvigionamento di un prodotto che si vende a margini sempre più ridotti o sacrificati sull'altare di politiche aziendali contraddittorie e spesso autolesionistiche che comunque scaricano sul gestore le difficoltà di un settore che è complessivamente in crisi; gli accordi con le singole aziende sono in gran parte scaduti e disattesi; la rete continua a gonfiarsi con effimere logiche commerciali di pura rapina e di corto respiro.

Che sia ora di andare al sodo lo abbiamo già detto (*si veda Figisc Anisa News n. 20 del 16 aprile 2012*): nel merito dei contenuti, va posto l'accento sulla necessità di verificare con particolare attenzione le ipotesi contrattuali tra le quali al Gestore è possibile scegliere rispetto al ruolo che intende assumere sul mercato: in parole povere, il Gestore deve poter scegliere anche tra volersi assumere o non volersi assumere in proprio i rischi della competizione del prezzo sul mercato, ed a quali condizioni, vincoli od opportunità.

Come a dire che si dovrebbero approfondire le ipotesi che riguardano o i contratti

di commissione (per comodità di concetto e con tutti gli opportuni correttivi e precise metodologie) da un lato e/o, i contratti senza vincolo di esclusiva a fronte di una remunerazione di investimenti e marchio, dall'altro.

Ipotesi che possono coesistere, in quanto non è pensabile che una sola fattispecie possa soddisfare pienamente tutte le complessità e flessibilità necessarie all'evoluzione dei rapporti commerciali tra Gestori e proprietà della rete.

È chiaro che la definizione di alcune tipologie contrattuali di base non esaurisce una partita che va poi giocata ulteriormente su base aziendale nello specifico dei contenuti quantitativi di dettaglio, ma non si può certo pensare di ridurre il tavolo di base con Unione Petrolifera ad una *"passeggiata sulle uova"*, a schermaglie di pura sottigliezza procedurale prive di quei contenuti sostanziali su cui la norma ha affidato alle rappresentanze dei diversi interessi della distribuzione carburanti il compito di trovare una mediazione ed una composizione.

Né l'osservanza ed il conseguimento delle finalità di legge, né lo scarsissimo tempo a disposizione, né, soprattutto, il senso di responsabilità verso la Categoria ed il settore nel suo complesso consentono di indulgere ad inconcludenti balletti per addetti ai lavori.



A ciò si aggiunga il paradossale cortocircuito in cui è precipitata la contrattazione *"ordinaria"*: l'attesa delle continue e reiterate riforme del settore, del gioco al massacro delle rivoluzioni e delle controrivoluzioni, del travagliato parto di nuove eventuali *"cornici contrattuali"* innovative, ha offerto un comodo alibi per narcotizzare la gestione degli accordi economici e commerciali aziendali – come già prima sostenuto, tutti o quasi scaduti, a volte neppure pienamente attuati ed ogni giorno svuotati dalle concrete politiche commerciali. Insomma, una drammatica ed insostenibile paralisi.

AUMENTA IL DIVARIO DEL PREZZO DI CESSIONE TRA RETE ED EXTRARETE

Il divario tra prezzi di cessione alla rete e prezzi di cessione all'extrarete va progressivamente crescendo nel corso degli ultimi mesi e con una *"forbice"* più ampia per il prodotto gasolio rispetto alla benzina.

Il vantaggio di disparità con cui viene fornito prodotto agli impianti *no-logo* e della GDO rispetto alle condizioni riservate al Gestore della rete di marchio registra in aprile una forchetta da 13,6 a 14,4 cent/litro per il diesel e da 12,2 a 13,5 cent/litro per la benzina, senza IVA.

Il dato è stato ricavato dall'analisi giornaliera dei rispettivi prezzi di cessione: per i *no-logo* dalle quotazioni minime e massime delle vendite all'extrarete, senza IVA, per le gestioni della rete di marchio, invece, dal prezzo di vendita al netto dello sconto/margine, anche in questo caso dedotta l'imposta sul valore aggiunto.

Avendo a disposizione un periodo di quasi tre anni di dati (dal giugno 2009 all'aprile 2012), si può verificare che - su periodi temporali più ampi - il differenziale è sempre andato aumentando per il gasolio (da

un valore medio di 10,7 cent/litro nel 2009 ad un valore medio di 12,6 cent/litro nel 2012), nell'ordine di un +17% circa, mentre quello della benzina (salito fino al 2011 di circa 14 punti percentuali in più) nel primo quadrimestre di quest'anno segna una lieve flessione (11,0 cent/litro contro i 10,3 del 2009):

Extrarete: delta medio prezzo di cessione rispetto alla rete – Euro/litro - Benzina

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
giu-dic 2009	-0,092	-0,103	-0,115
gen-dic 2010	-0,099	-0,109	-0,120
gen-dic 2011	-0,110	-0,117	-0,124
gen-apr 2012	-0,103	-0,110	-0,116

Extrarete: delta medio prezzo di cessione rispetto alla rete – Euro/litro - Gasolio

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
giu-dic 2009	-0,100	-0,107	-0,113
gen-dic 2010	-0,102	-0,109	-0,116
gen-dic 2011	-0,112	-0,120	-0,128
gen-apr 2012	-0,119	-0,126	-0,134

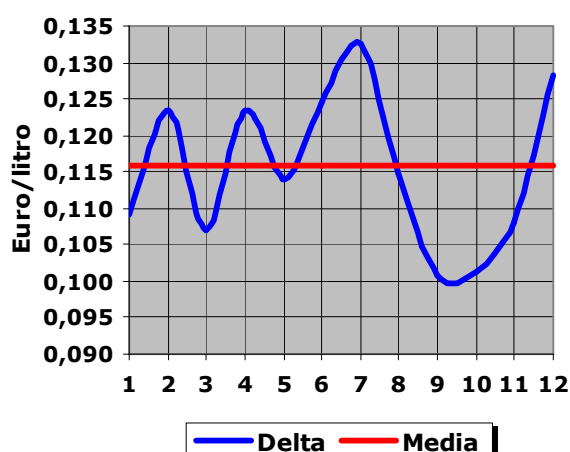
Su periodi di tempo più limitati, nell'ordine di un mese, e sugli ultimi dodici mesi (dal maggio 2011 all'aprile 2012), il delta medio per la benzina si è collocato sul valore di 11,6 cent/litro (forchetta da 10,9 a 12,2) e, dopo aver raggiunto il massimo nel novembre 2011 (13,3 cent) è andato scendendo fino ai valori minimi di 10,1 cent nel bimestre gennaio-febbraio 2012 per poi risalire fino toccare valori non lontani dal massimo degli ultimi dodici mesi in aprile, con 12,8 cent/litro (forchetta tra 12,2 e 13,5 cent).

Il delta medio degli ultimi dodici mesi per il gasolio si è collocato sul valore di 12,3 cent/litro (forchetta da 11,5 a 13,1) e, dopo aver raggiunto un valore minimo nel luglio 2011 (11,4 cent) è rimbalzato fino a 13,4 cent nel successivo mese di agosto, per poi scendere a lungo su valori inferiori alla media, da cui è risalito, dagli 11,6 centesimi di gennaio, al picco del mese di aprile (il più elevato del periodo di osservazione), pari a 14,4 cent/litro (forchetta tra 13,6 e 15,2 cent).

Extrarete: delta medio prezzo di cessione rispetto alla rete – Euro/litro - Benzina

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
mag-11	-0,102	-0,109	-0,116
giu-11	-0,116	-0,123	-0,131
lug-11	-0,100	-0,107	-0,113
ago-11	-0,116	-0,123	-0,131
set-11	-0,107	-0,114	-0,120
ott-11	-0,118	-0,125	-0,131
nov-11	-0,127	-0,133	-0,138
dic-11	-0,109	-0,115	-0,121
gen-12	-0,095	-0,101	-0,107
feb-12	-0,095	-0,101	-0,107
mar-12	-0,101	-0,108	-0,116
apr-12	-0,122	-0,128	-0,135
media	-0,109	-0,116	-0,122

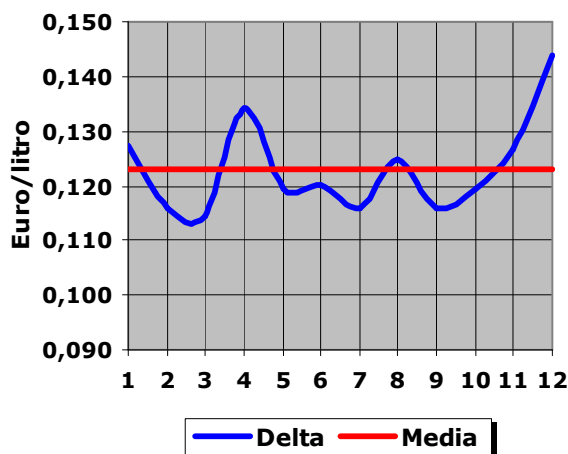
Delta Benzina - Ultimi 12 mesi



Extrarete: delta medio prezzo di cessione rispetto alla rete – Euro/litro - Gasolio

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
mag-11	-0,119	-0,127	-0,135
giu-11	-0,109	-0,116	-0,126
lug-11	-0,106	-0,114	-0,122
ago-11	-0,126	-0,134	-0,143
set-11	-0,111	-0,120	-0,127
ott-11	-0,113	-0,120	-0,128
nov-11	-0,108	-0,116	-0,123
dic-11	-0,117	-0,125	-0,132
gen-12	-0,109	-0,116	-0,123
feb-12	-0,112	-0,119	-0,127
mar-12	-0,120	-0,127	-0,134
apr-12	-0,136	-0,144	-0,152
media	-0,115	-0,123	-0,131

Delta Gasollo - Ultimi 12 mesi



Se queste sono le precondizioni di cessione del prodotto, per la formazione del prezzo al pubblico, il Gestore deve ancora aggiungere il proprio margine, mentre la pompa *no-logo* vi deve aggiungere i costi fissi e di ammortamento degli investimenti, più un margine che dipende dal suo obiettivo di penetrazione nel mercato locale (e, quindi, dall'aggressività della propria politica commerciale ed alla propensione a cercare più erogato rinunciando a margini o meno).

Un divario a quanto sembra non suscettibile di calmierazione e che è il prodotto di tutta una serie di circostanze negative.

Dalla crisi della raffinazione (e, quindi, dai "lunghi" di prodotto), dal fatto che i costi della rete hanno ridotto la marginalità delle aziende al punto da rendere assai più remunerativo – anche del doppio – vendere in regime di extrarete, dalle storture dei meccanismi di mercato che premiano quest'ultimo circuito ben oltre quel valore (stimabile grosso modo in 10 centesimi/litro) che costituisce il livello dei costi per litro che gravano sulla rete di proprietà.

DAL TERRITORIO: ASSEMBLEA PROVINCIALE FIGISC DI LATINA

Riproduciamo l'articolo comparso su **LATINA OGGI**, a firma di Salvatore RIZZI, il 28.04.2012 a commento dell'assemblea provinciale della FIGISC della provincia di Latina.

<<Benzina alle stelle e costi di gestione insostenibili: la nuova mossa che i gestori di impianti metteranno in atto per far valere le proprie ragioni contro il decreto liberalizzazioni e il caro carburante, sarà la diffusione tra gli automobilisti di una petizione popolare. Questo quanto indicato, alla fine di una concitata assemblea, da **Luca SQUERI**, Presidente Nazionale della **FIGISC Confcommercio**, uno dei tre sindacati di categoria. L'altra sera è stato l'ospite d'eccezione della riunione, indetta dal Presidente Provinciale FIGISC **Franco CERASOLI**, nella piazzola di sosta di un impianto lungo la Flacca nel territorio di Fondi, a cui hanno preso parte anche i due Vicepresidenti Nazionali **Giulio GUGLIELMI** e **Maurizio MICHELI**.

Gran parte dunque delle alte sfere della dirigenza del sindacato sono state presenti per dare un segnale forte alle decine di benzinai che da tutta la provincia si sono dati appuntamento per capire come uscire dalle difficoltà in cui, sia il rincaro dei prezzi del carburante che le nuove liberalizzazioni, li hanno cacciati. E la prima via d'uscita sarà proprio la richiesta di nuovi interventi a furore di popolo.

«Servirà a far capire agli automobilisti disinformati la vera posizione dei gestori di pompe di benzina – spiega Squeri – che non si stanno arricchendo con i nuovi aumenti, anzi, sono sempre più in difficoltà a causa del calo delle erogazioni. Siamo i primi a volere un abbassamento dei prezzi».

Perché nell'immaginario collettivo il benzinai è associato ai livelli di guadagno della propria compagnia petrolifera, ma per la categoria dei gestori nulla è più lontano dalla realtà. Assoggettati ad un margine fisso di guadagno, che si attesta sui 4 centesimi, lordi, a litro di benzina, le loro personali entrate non aumentano con l'aumentare dei prezzi ma sono sempre di meno perché la quota di guadagno si abbassa ulteriormente quando la compagnia decide gli sconti e le campagne di *marketing*; e nemmeno si gonfiano con le entrate dello Stato, per il quale i benzinai sono dei veri e propri esattori, riscuotendo e poi versando le tasse che rappresentano il 55% del prezzo al litro.

metta di far valere le nostre richieste: una riduzione dei prezzi e lo sgravio delle spese fisse. Ne beneficeranno in primis gli automobilisti e di conseguenza i gestori legati a loro a filo doppio».

E allora a giorni per la prima volta i gestori legati alla FIGISC oltre al conto dell'erogazione, presenteranno ai clienti una petizione sulla quale apporre una firma per risollevare le sorti di un settore in crisi.>>

AUMENTO PREZZI: AL 70 % DOVUTI ALLE IMPOSTE, PRIMATO ITALIANO

Con la pubblicazione da parte della Commissione Europea dei prezzi dei carburanti nei ventisette Paesi membri per la data del 30 aprile si è completato il quadro dei dati mensili di aprile 2012 ed è possibile instaurare un confronto su come si sono modificati i valori nel volgere di un anno.

Scontato ormai il fatto che gli aumenti delle imposte sui carburanti hanno condannato l'Italia ad occupare il primo posto nella classifica del prezzo e del carico fiscale per il prodotto benzina ed il secondo per il prodotto gasolio (nell'aprile del 2011 - quando iniziò la lunga lista di aumenti culminata nella botta del decreto "Salva Italia" - l'Italia stava al nono posto per il prezzo della benzina ed al quarto per quello del gasolio), si può calcolare anche da cosa sia determinato quello che in Eurolandia è **un primato, dai consumatori italiani, del tutto indesiderato quanto per molti versi unico.**

I dati salienti sono che:

- ✓ **dall'aprile 2011 all'aprile 2012 il prezzo della benzina è aumentato di 31 centesimi e quello del gasolio di 28: un primato assoluto;**



**Da sinistra: G. Guglielmi, M. Micheli,
L. Squeri e F. Cerasoli**

Una situazione insostenibile che non può certo risolversi con l'apertura «h24» delle pompe, o con le pompe bianche, quelle che non hanno alcun marchio di riferimento. «*Il pacchetto va ripensato da capo* - ha spiegato Squeri alla platea - *e il primo obiettivo da perseguire intanto è quello di far partecipare i nostri clienti, gli automobilisti, del dramma che viviamo*».

Perché grazie all'appoggio del cittadino comune «*potremmo presentarci al tavolo delle trattative con il governo e con le compagnie petrolifere* - ha concluso Squeri - *forti di un consenso generale che ci per-*

✓ nello stesso periodo, la responsabilità di questo aumento è data al 61% per la benzina ed al 74% per il gasolio all'aumento delle imposte (in media tra i due prodotti al 69%): anche questo un primato assoluto, distanziato a qualche punto dall'Irlanda, che è, comunque, un'eccezione.

**Le cause degli aumenti del prezzo
aprile 2011/aprile 2012 - Benzina**

Paese	Aumento €/litro	% Causa: fiscaltà	% Causa: prodotto
Italia	+0,308	60,7%	39,3%
Slovenia	+0,236	32,9%	67,1%
Regno Unito	+0,204	28,9%	71,1%
Lettonia	+0,195	31,1%	68,9%
Estonia	+0,184	29,1%	70,9%
Cipro	+0,169	12,0%	88,0%
Grecia	+0,154	0,0%	100,0%
Bulgaria	+0,154	0,0%	100,0%
Finlandia	+0,141	13,5%	86,5%
Svezia	+0,140	9,0%	91,0%
Media UE	+0,138	13,1%	87,3%
Portogallo	+0,134	0,0%	100,0%
Slovacchia	+0,133	5,9%	94,1%
Austria	+0,132	0,0%	100,0%
Belgio	+0,131	0,0%	100,0%
Spagna	+0,130	0,0%	100,0%
Malta	+0,130	0,0%	100,0%
Olanda	+0,126	6,4%	93,6%
Irlanda	+0,125	76,6%	23,4%
Polonia	+0,118	0,0%	100,0%
Lussemburgo	+0,115	0,0%	100,0%
Francia	+0,112	0,0%	100,0%
Lituania	+0,103	0,0%	100,0%
Danimarca	+0,096	0,0%	100,0%
Ungheria	+0,092	0,0%	100,0%
Cechia	+0,088	0,0%	100,0%
Germania	+0,046	0,0%	100,0%
Romania	+0,018	0,0%	100,0%

Solo per l'Irlanda (e solo per la benzina) si registra una incidenza più alta delle imposte sull'aumento del prezzo, aumento che però è due volte e mezza più basso di quello italiano, mentre in ben 22 Paesi su 27 la causa dell'aumento è data, in una misura tra l'80 ed il 100%, dall'incremento del co-

sto dei prodotti petroliferi. In questi stessi valori (dall'80 al 100 %) di causalità sull'aumento dei prezzi sono 17 Paesi su 27 per il prodotto gasolio.

**Le cause degli aumenti del prezzo
aprile 2011/aprile 2012 - Gasolio**

Paese	Aumento €/litro	% Causa: fiscaltà	% Causa: prodotto
Italia	+0,284	74,0%	26,0%
Regno Unito	+0,205	28,1%	71,9%
Finlandia	+0,189	62,0%	38,0%
Irlanda	+0,136	50,3%	49,7%
Slovacchia	+0,123	1,8%	98,2%
Slovenia	+0,116	31,0%	69,0%
Estonia	+0,114	0,0%	100,0%
Polonia	+0,113	25,6%	74,4%
Lettonia	+0,112	15,4%	84,6%
Cipro	+0,109	18,4%	81,6%
Media UE	+0,103	23,3%	76,7%
Svezia	+0,099	22,3%	77,7%
Ungheria	+0,091	45,9%	54,1%
Lussemburgo	+0,083	26,4%	73,6%
Lituania	+0,082	0,0%	100,0%
Malta	+0,080	0,3%	99,7%
Germania	+0,078	0,0%	100,0%
Austria	+0,078	0,0%	100,0%
Spagna	+0,077	12,5%	87,5%
Cechia	+0,076	0,0%	100,0%
Belgio	+0,075	23,0%	77,0%
Grecia	+0,074	0,0%	100,0%
Olanda	+0,074	7,3%	92,7%
Danimarca	+0,073	2,6%	97,4%
Bulgaria	+0,070	7,5%	92,5%
Francia	+0,066	0,0%	100,0%
Portogallo	+0,057	1,1%	98,9%
Romania	+0,037	0,0%	100,0%

