

N. 27/2012 - 04.06.2012

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 8 pagine

SOMMARIO DEL N. 27

**SE I NUOVI CONTRATTI
DIVENTANO UN ALIBI PER
LASCIAR DEGRADARE LE
SOFFERENZE DEI GESTORI**
(a lato)

**L'AUMENTO DELLE ACCISE,
LA «MORAL SUASION» ED IL
PREZZO «AMMINISTRATO»**
(in terza pagina)

**ENI, PREGIUDIZIALE FIGISC:
PRIMA DI TUTTO
CORREGGERE IPERSELF H24**
(in quinta pagina)

**AUTOSTRADALE: AL TAVOLO
SCARSA PROPOSITIVITÀ
DELLE PETROLIFERE**
(in sesta pagina)

**IMPOSTE: IN UN ANNO
MEDIA U.E. +2,6 CENT/LITRO,
ITALIA +21,0 CENT/LITRO**
(in settima pagina)

SE I NUOVI CONTRATTI DIVENTANO UN ALIBI PER LASCIAR DEGRADARE LE SOFFERENZE DEI GESTORI

Tra dubbi sugli eventuali veti dell'Antitrust (che, si ricorda, ha già mosso obiezioni su contrattazioni collettive e su strumenti tipizzati), incertezze su quali siano i livelli di contrattazione che si possono condurre tra associazioni dei proprietari (Unione Petroli, retisti) e rappresentanze dei Gestori e quali con le singole aziende, ambiguità della legge sulle liberalizzazioni (l'articolo 17, comma 2, legge 27/2012), aperture di Assopetroli su una ipotesi di contratto di commissione, si trascina da oltre un mese e mezzo (primo incontro 11 aprile) il tavolo dei nuovi contratti.



Tant'è che in occasione dell'ultimo incontro è emersa l'indicazione di porre un que-

sito al Ministero per chiedere *«come deve essere interpretata tale disposizione [quella dell'articolo 17 sulle tipologie contrattuali] e quali siano ad avviso di Codesto Ministero gli ambiti entro cui la negoziazione tra le parti dovrebbe rivolgersi, ovvero fino a quale livello di specificazione deve essere spinta la definizione delle differenti tipologie contrattuali, avuto riguardo agli aspetti della concorrenza che la materia pone»*.

Certo la questione dei nuovi contratti è centrale e per di più è un adempimento che la stessa legge sulle liberalizzazioni impone alle parti del settore della distribuzione carburanti e, infine, non è cosa semplice. Meno scontato è, invece, che questo delicato passaggio stia diventando un comodo alibi per le aziende petrolifere per congelare e procrastinare ogni tipo di confronto, sia pure relativo alle questioni quotidiane, alle mille vertenze aperte sui problemi che ogni giorno gravano su gestioni che sono ormai allo stremo.

Non è, infatti, tollerabile che le aziende, prendendosi dietro l'aspettativa – peraltro non scevra da diffidenze sui margini di autonomia – di ciò che potrà produrre il tavolo dei contratti, ne facciano un uso francamente sciagurato.

Da un lato, non solo per rimandare ogni approfondimento sui contratti in essere o per affrontare il rinnovo – almeno sul piano economico – di quelli già scaduti (la quasi totalità), ma persino per far saltare i tavoli *«tecnici»*, per non assolvere impegni economici già assunti e previsti, aggravando la situazione finanziaria delle gestioni alla soglia del *default*.

Dall'altro, comunque vadano avanti a testa bassa su proprie politiche commerciali che hanno come risultato l'impoverimento e la precarietà del Gestore, e cerchino per di più di scaricare sulla sua testa parte delle conseguenze di una innegabile crisi complessiva che attraversa il settore (dalla raffinazione alla distribuzione, dalla riduzione dei margini al crollo dei consumi), su cui pure

l'industria petrolifera porta non poche responsabilità.

«Stiamo seriamente valutando di assumere a brevissimo iniziative di mobilitazione complessive sulla rete» così il Presidente Nazionale di **FIGISC**, **Luca SQUERI** *«che riportino al centro dell'opinione pubblica lo stato di crisi del settore e, soprattutto di chi in questa crisi è il soggetto maggiormente colpito: il Gestore. Con l'obiettivo non solo di accelerare l'esito del tavolo dei contratti, ma di costringere le aziende a confrontarsi nel concreto sul rinnovo degli accordi, sui meccanismi dei prezzi, sulle questioni gestionali di ogni giorno, sui meccanismi che regolano il dare e l'avere nelle relazioni commerciali. Ed articolando la mobilitazione della Categoria su un duplice livello: da un lato il rapporto con lo Stato e la riduzione delle imposte sui carburanti (con l'iniziativa della raccolta di firme che parte a giorni), dall'altro il contenzioso con l'industria petrolifera»*.



«Sulle modalità di queste iniziative avremo quanto prima modo di concordare e decidere» anticipa il Presidente FIGISC *«ma credo che dovremo far percepire alla controparte ed agli automobilisti soprattutto la drammatica crisi della Categoria; penso che bisognerà valutare se andare alla chiusura degli impianti alla luce delle pesanti dinamiche dei consumi (-10 %), e senz'altro, lungo un arco di tempo prolungato, a ricorrere a forme di riduzione di alcune modalità di servizio ovvero di "scio-pero bianco" in determinate date.»*

L'AUMENTO DELLE ACCISE, LA «MORAL SUASION» ED IL PREZZO «AMMINISTRATO»

In data 8 maggio il Ministero per lo sviluppo economico esce con la seguente posizione: *«Il governo si aspetta da oggi stesso una riduzione dei prezzi del carburante di almeno 4-5 centesimi al litro, oltre alla riduzione di 2 centesimi già avvenuta»*, contestando la condotta dell'industria petrolifera che non aveva abbassato i prezzi - nonostante le diminuzioni dei fondamentali internazionali su greggio e prodotti -, con ciò cercando di recuperare i margini perduti nel primo trimestre del 2012, scesi a minimi storici e sotto il livello zero di redditività.

Il 15 maggio esce il decreto sul riordino della Protezione Civile (D.L. n. 59), con la previsione del ricorso anche, ma non solo, a misure quali l'aumento delle accise in caso di emergenza (in sostanza sostituendo la vecchia *«tassa sulle disgrazie»* che già prevedeva tali interventi a facoltà/obbligo delle Regioni).

Il 20 maggio, ed il 29 in drammatica replica, purtroppo l'emergenza si avvera con il gravissimo sisma che colpisce l'Emilia, provocando morti, feriti e sfollati, pesantissimi danni all'apparato produttivo ed al patrimonio edilizio.



Il 30 maggio il Consiglio dei Ministri decide l'aumento dell'accisa sui carburanti per un

ammontare di 2 centesimi/litro (la firma del Capo della Stato, la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e l'entrata in vigore dovrebbero essere in giornata).

Nella stessa data, il Ministro Corrado Passera chiede all'Unione Petrolifera di *«valutare l'opportunità di ridurre il prezzo industriale dei carburanti (al netto delle imposte)»*, ossia di non trasferire l'aumento di accisa sul prezzo finale, contenendo il margine di quello stesso paio di centesimi di cui aumentano le imposte.



Il Ministro Corrado Passera

Questa sequenza di fatti introduce almeno un paio di considerazioni.

La prima è quella relativa alla decisione di aumentare di nuovo le accise, che deve essere valutata non solo nel contesto dei tragici avvenimenti che l'hanno determinata, ma in un contesto più ampio.

Nel comunicato stampa di FIGISC ed ANISA del 30 maggio, abbiamo espresso un giudizio chiaro: *«Comprendiamo perfettamente che siamo di fronte ad una ennesima sciagura che colpisce duramente la popolazione e l'economia di tutto un territorio, al quale va la nostra totale solidarietà e vicinanza. Ma la decisione di ricorrere ancora al "serbatoio fiscale" dei carburanti fa traboccare una misura già colma: non sono certo i 2,4 centesimi di ora che sono di troppo, ma certamente i*

17 ed i 20, a seconda del prodotto - che sono stati aggiunti da poco più di un anno a questa parte -, che hanno fatto schizzare il nostro Paese al triste primato dei prezzi e della fiscalità più alte dell'Europa Comunitaria, che hanno fatto crollare di due cifre le vendite dei carburanti, limitando la mobilità (che non è un lusso) degli italiani, rendendola insostenibile per famiglie ed imprese.»

E, ancora, a proposito di «transitorietà» di determinati provvedimenti: *«Se si può capire, sia pure con tutti i limiti del caso, la straordinarietà di provvedimenti temporanei per far fronte a determinate emergenze non si può tuttavia tacere che è semplicistico ricorrere sempre alle stesse misure, ma soprattutto sul fatto che tutti gli aumenti delle accise finora decretati non sono stati rimossi cessata la causa per cui erano stati adottati, ma sono solo diventati, per una scusa o per l'altra, fatalmente definitivi.»*

La seconda è un po' più complessa ed introduce una riflessione sull'ambiguità del ruolo dello Stato rispetto ai prezzi dei carburanti.

Lo Stato percepisce imposte oggi pari mediamente tra i prodotti al 54,5 % del prezzo finale dei carburanti (con punte del 57,8 % per la benzina). Tra le altre componenti del prezzo si contano: a) la quotazione dei prodotti raffinati (mediamente tra i prodotti, pari ad una quota del 34,5 %); b) i costi ed i margini del sistema distributivo (mediamente, anche in questo caso, tra i prodotti, pari ad una quota dell'11 %).

Imposte a parte, i recenti interventi in materia di «moral suasion» fanno trasparire una propensione alla *governance* da parte dello Stato, oltre che sul 54,5 % del prezzo (come detto sopra), anche su quel 10-11 % che costituisce l'ambito di praticabilità economica del sistema distributivo: in spiccioli, un controllo sui due terzi del prezzo.

Da un lato, insomma, si attinge sempre più alla fiscalità sui carburanti (intervento diretto), dall'altro si fa serpeggiare una specie di «*amministrazione*» del prezzo finale.

Naturalmente, si negherà che proprio un Governo che si caratterizza per volontà «*liberalizzatrice*» sia percorso da latenze «*regolatrici*», pure è difficile negare che in qualche modo non sia così, ancorché si può capire che, dopo gli aumenti che hanno depresso i consumi del 10 %, è buona mossa mediatica tirare il pallone nella porta avversaria.

Giunti a questo punto del discorso, aggiungiamoci un ulteriore tassello. Lo Stato, in persona del Tesoro, è azionista per una quota del 30 % della maggiore compagnia petrolifera nazionale. Si suppone possa essere in grado di verificare come funziona in generale il sistema distributivo e di averne un'idea delle grandezze in gioco.

Il conto del prezzo di un litro di carburante distribuito sulla rete dei marchi petroliferi (nella media annuale del 2011), dal greggio alla raffinazione, dalla distribuzione alle imposte, è stato il seguente:

**Costruzione del prezzo -
Media anno 2011 - euro/litro**

	Benzina	Gasolio
Greggio	0,50	0,50
Crack spread (raffinaz.)	0,04	0,09
Prodotto finito	0,54	0,59
Distribuzione	0,16	0,16
Accisa	0,61	0,46
Imposta valore aggiunto	0,26	0,25
Imposte	0,87	0,71
Prezzo	1,57	1,46

Se andiamo ad aprire una «*finestra*» sui costi e margini della distribuzione nella media del 2011 si avrà quanto segue: che i margini netti a disposizione, dedotti i costi, non superano il 2,5 % del prezzo ed in valore assoluto sono inferiori a 4 centesimi/litro, contro una media, tra benzina e gasolio, di 77 di imposte; ossia, detto in un altro modo, i margini netti erano pari a un ventunesimo delle imposte.

E si noti che, nella media gennaio-maggio 2012, il carico fiscale è passato da 77 a 94

centesimi/litro, sempre nel *mix* dei consumi tra benzina e gasolio.

Costi e margini distribuzione - 2011

		€/litro
Aziende	Costi	0,090
	Oneri biodiesel	0,010
	Somma costi	0,100
	Margine	0,020
	Subtotale	0,120
Gestore	Costi	0,024
	Margine	0,016
	Subtotale	0,040
Distribuzione	Totale	0,160

Resta problematico capire come, conoscendo un tanto, si possa parlare in libertà di «ridurre il prezzo dei carburanti» o «ridurre il prezzo industriale»; se il margine aziendale era di 2,0 cent, ridurre il prezzo dello stesso importo dell'aumento delle accise oggi vorrebbe dire azzerare il margine. Ma quando le accise aumentano di più (10 e 14 centesimi il 7 dicembre 2011, ad esempio) cosa si dovrebbe fare?

Azzerare anche i costi: ossia mandare a casa i lavoratori delle aziende, della logistica, dell'indotto, e/o non pagare più i crediti dei Gestori e non dargli, anzi, più alcun margine?

Dietro la facciata, dunque, ci stanno queste realtà, le realtà dei conti che dimostrano come il settore distributivo non è lustrini e *paillettes* e non è il vaso di Pandora degli utili miliardari che si continua ostinatamente a dipingere nei quadretti *naïf* di certi osservatori da strapazzo un giorno sì ed uno anche.

Ma se i Governi – come si deduce da certi reiterati interventi di «*moral suasion*» - intendono nei fatti gestire il prezzo dei carburanti anche oltre alla morsa delle imposte con cui già lo gestiscono (e ne abbattano i consumi), facciano un atto di coraggio, lasciando perdere gli inni liberistici e liberalizzanti e tornando al regime dei prezzi amministrati, curandosi anche di quello che succede nella filiera e, detto per metafora, «*distribuendo il pane*» ai vari soggetti che

vi operano, grandi aziende come piccole imprese, garantendo il lavoro degli addetti, salvaguardando gli investimenti, tutelando i soggetti più deboli, ecc. ecc., sapendo che è difficile, se non impossibile, avere questo e quello, libertà e controllo, mercato e stato e tanti altri binomi di difficile conciliazione.

Per questo FIGISC ed ANISA andranno nei prossimi giorni a far firmare una petizione che, oltre alla riduzione dell'insostenibile carico fiscale sulla mobilità dei cittadini, chiede anche «*al Governo, che, con le decisioni assunte in materia di imposte sui carburanti, si è di fatto costituito come regolatore di tali consumi e del loro mercato, di reintrodurre il regime dei prezzi amministrati per i carburanti, garantendo sia la trasparenza e sostenibilità dei prezzi per il Consumatore, sia le condizioni di sostenibilità economica ed equilibrio gestionale delle piccole imprese del settore, duramente penalizzate, assieme a famiglie ed imprese, dalla presente situazione*».



**ENI, PREGIUDIZIALE FIGISC:
PRIMA DI TUTTO CORREGGERE
IPERSELF H24**

L'incontro era stato chiesto da FIGISC per una valutazione a trecentosessanta gradi delle vertenze aperte con l'Azienda: *iper-self h24, cluster*, verifica delle situazioni di criticità, adempimenti dell'accordo del luglio 2009 ed ipotesi di rinnovo degli ac-

cordi (si veda *Figisc Anisa News* N. 24 dell'11 maggio), e l'incontro si è effettivamente tenuto con tutte le rappresentanze dei Gestori (in delegazione ristretta, dato il carattere preliminare) il 31 maggio, giovedì.

Pur valutando la positività di una ripresa dei contatti con l'Azienda, la posizione espressa da FIGISC è stata quella di ribadire, come elemento pregiudiziale per la ripresa di un confronto con ENI, l'urgenza di definire gli assi di intervento su IPERSELF H24 già a suo tempo richiesti, ossia:

- a) la sterilizzazione degli oneri di commissione per l'utilizzo delle *multicard* per i quantitativi erogati nella modalità iperself h 24;
- b) l'attivazione delle libertà di scelta, per il Gestore che pratica sconti in tale modalità di entità superiore a quella di base, di poterli differenziare a seconda delle fasce orarie di apertura o chiusura dell'impianto;
- c) l'attivazione per gli impianti, sui quali non può essere allestita l'attrezzatura per tale modalità a causa di oggettivi limiti fisici, di soluzioni di *pricing* atte a sostenere comunque la competitività del punto vendita ed a contrastare le perdite di erogato dovute alla concorrenza di micromercato.



FIGISC, oltre a ciò, ha altresì richiesto all'Azienda di procedere con assoluta urgenza al confronto per la definizione dell'aggiornamento della parte economica dell'accordo scaduto il 31 dicembre 2012.

Le rappresentanze di categoria hanno concordato con ENI per il mese di giugno una agenda di incontri per approfondire, anche con distinti tavoli di lavoro, i temi oggetto di discussione.

AUTOSTRADE: AL TAVOLO SCARSA PROPOSITIVITÀ DELLE PETROLIFERE

«Sul complesso tavolo delle autostrade - che ha già accumulato ben cinque incontri, praticamente uno per settimana - si è registrata una interessante convergenza tra le Organizzazioni di categoria dei Gestori ed i Concessionari, con ASPI in prima fila» dichiara **Stefano CANTARELLI**, Presidente Nazionale di **ANISA**: «Nella riunione del 29 maggio, infatti, è stata sottoposta alle aziende petrolifere una prima bozza di documento messa a punto in precedenza dai soggetti che si erano incontrati secondo il protocollo concordato dal Ministero. In tale documento i Concessionari hanno dichiarato in linea di massima la disponibilità a rivedere al ribasso le royalty e gli standard di qualità relativi alle concessioni già in corso; AISCAT ed ASPI, inoltre, si sono rese disponibili anche ad avviare una concertazione per la ridefinizione dei parametri per le gare che dovranno essere espletate prossimamente.»



«La bozza del documento è stata consegnata al Ministero, nella persona del Sottosegretario, Prof. Claudio De Vincenti – che segue costantemente i lavori – ed illustrata alle aziende petrolifere ed all'Unione Petroliera, ma devo rilevare con un certo rammarico» aggiunge Cantarelli «che mi attendevo una propositività ben più significativa di quella che è stata espressa da quella parte del tavolo.»

«Se è vero che il documento non può non essere condiviso se non dopo i necessari approfondimenti che dovranno esserci in via bilaterale tra Concessionari ed Aziende, vero è anche che non c'è stato un eccessivo zelo da parte di queste ultime per perfezionare gli incontri. Così come hanno poco convinto le analisi che le Compagnie hanno addotto per spiegare la contraddizione che, se è vero che solo dal 2012 si registra una diminuzione del traffico autostradale, è da anni, invece, che le vendite registrano un pesantissimo trend negativo. Mi auguro che non prevalga» conclude il Presidente ANISA «anche in questo caso l'atteggiamento attendista cui stiamo già assistendo in altri tavoli: un rimandare e lasciar decantare i problemi, in diffidente attesa dei nuovi contratti, che non si addice per nulla alla crisi del comparto autostradale».



IMPOSTE: IN UN ANNO MEDIA U.E. +2,6 CENT/LITRO, ITALIA +21,0 CENT/LITRO

Un confronto tra l'ammontare della media delle imposte mensili di maggio 2012 rispetto allo stesso mese del 2011 evidenzia che, in un anno, mediamente le imposte sui carburanti sono cresciute di 21,0 cent/litro in Italia (sulla media dei consumi tra benzina e gasolio), contro 2,6 ben più modesti cent/litro nella media comunitaria (Italia esclusa).

Variazione imposte maggio 2012 su maggio 2011 – euro/litro – Benzina

Paese	2011	2012	Delta
Italia	0,829	1,030	+0,201
Slovenia	0,631	0,738	+0,107
Irlanda	0,825	0,919	+0,094
Regno Unito	0,921	1,006	+0,085
Lettonia	0,618	0,687	+0,069
Cipro	0,531	0,579	+0,048
Finlandia	0,903	0,936	+0,033
Media U.E. (*)			+0,030
Danimarca	0,900	0,926	+0,026
Spagna	0,648	0,672	+0,024
Olanda	0,993	1,016	+0,023
Media U.E. (**)			+0,023
Estonia	0,628	0,650	+0,022
Svezia	0,937	0,959	+0,022
Slovacchia	0,813	0,832	+0,019
Malta	0,680	0,698	+0,018
Lituania	0,667	0,683	+0,016
Belgio	0,888	0,901	+0,013
Germania	0,904	0,917	+0,013
Portogallo	0,880	0,892	+0,012
Grecia	1,002	1,013	+0,011
Francia	0,862	0,872	+0,010
Austria	0,758	0,767	+0,009
Lussemburgo	0,635	0,643	+0,008
Bulgaria	0,562	0,560	-0,002
Cechia	0,768	0,753	-0,015
Ungheria	0,750	0,733	-0,017
Romania	0,618	0,598	-0,020
Polonia	0,664	0,642	-0,022

(*) Media U.E., Italia compresa

(**) Media U.E., Italia esclusa

Il dato per la benzina varia da una diminuzione di 2 cent per la Polonia ad un au-

mento di 20,1 cent (dieci volte tanto) per l'Italia, con una media comunitaria di aumento pari a cent 3,0 Italia inclusa ed a 2,3 cent Italia esclusa.

Variazione imposte maggio 2012 su maggio 2011 – euro/litro – Gasolio

Paese	2011	2012	Delta
Italia	0,667	0,887	+0,220
Finlandia	0,621	0,748	+0,127
Regno Unito	0,931	1,018	+0,087
Irlanda	0,723	0,798	+0,075
Ungheria	0,652	0,701	+0,049
Slovenia	0,546	0,586	+0,040
Lettonia	0,557	0,595	+0,038
Media U.E. (*)			+0,036
Lussemburgo	0,461	0,492	+0,031
Cipro	0,507	0,537	+0,030
Spagna	0,537	0,567	+0,030
Media U.E. (**)			+0,029
Svezia	0,811	0,838	+0,027
Olanda	0,644	0,665	+0,021
Polonia	0,564	0,585	+0,021
Danimarca	0,674	0,692	+0,018
Lituania	0,517	0,535	+0,018
Slovacchia	0,629	0,647	+0,018
Bulgaria	0,510	0,527	+0,017
Estonia	0,599	0,616	+0,017
Portogallo	0,621	0,637	+0,016
Francia	0,655	0,669	+0,014
Germania	0,692	0,706	+0,014
Austria	0,657	0,670	+0,013
Belgio	0,667	0,680	+0,013
Grecia	0,706	0,717	+0,011
Malta	0,587	0,596	+0,009
Romania	0,558	0,562	+0,004
Cechia	0,685	0,675	-0,010

(*) Media U.E., Italia compresa

(**) Media U.E., Italia esclusa

Il dato per il gasolio varia da una diminuzione di 1,0 cent per la Repubblica Ceca ad un aumento di 22,0 cent (ventidue volte tanto) per l'Italia, con una media comunitaria di aumento pari a cent 3,6 Italia inclusa ed a 2,9 cent Italia esclusa.

Altri Paesi hanno apportato modificazioni in aumento delle imposte: sulla benzina, Slovenia, Irlanda, Regno Unito, con incrementi pari a circa metà o meno di metà dell'Italia; ma in genere la grande maggioranza degli

aumenti riflette la fiscalità sugli aumenti del prezzo industriale (quindi, solo l'imposta sul valore aggiunto), ed analoghe considerazioni valgono per il gasolio: tale situazione è, infatti, identificabile nei dati delle medie comunitarie.

Per dare un'idea della pressione fiscale intervenuta in un anno, se si dovessero simulare i prezzi al consumo del mese di maggio 2012 con la fiscalità del maggio 2011 ed il prezzo industriale del maggio 2012, il risultato sarebbe stato di 1,608 euro/litro per la benzina contro 1,793 effettivi (-0,185) e 1,486 euro/litro per il gasolio contro 1,695 effettivi (-0,209).

E, come sappiamo, non è ancora finita.

