

N. 41/2012 - 08.10.2012

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. 41

**SEGNALAZIONE ANTITRUST
TRA CONTRADDIZIONI,
OVVIETÀ ED ULTERIORI
DEVASTAZIONI
[di seguito]**

**CANTARELLI, ANISA:
FUGHE DALL'AUTOSTRADA,
TAMOIL SULLA A-3 HA GIÀ
FATTO I BAGAGLI
[in quinta pagina]**

**IN UNIONE EUROPEA LO
«STACCO» DEL PREZZO
INDUSTRIALE NON É CERTO
UNA ANOMALIA ITALIANA
[in sesta pagina]**

**SEGNALAZIONE ANTITRUST TRA
CONTRADDIZIONI, OVVIETÀ ED
ULTERIORI DEVASTAZIONI**

*Pubblichiamo integralmente di seguito,
con dei brevissimi commenti specifici la
parte della segnalazione inviata da **AN-
TITRUST** a Governo, Ministero dello svi-
luppo economico e Presidenti di Senato*

*e Camera, che riguarda direttamente
il settore distribuzione carburanti:*

«DISTRIBUZIONE CARBURANTI

Cosa è stato fatto e grado attuale di apertura dei mercati

Le misure di liberalizzazione del settore
hanno riguardato sia l'accesso, sia l'eser-
cizio dell'attività di distribuzione carburan-
ti. Con riferimento all'accesso al mercato:

- l'articolo 83-bis del decreto legge 25
giugno 2008, n. 112, ha eliminato i vincoli
esistenti all'apertura di nuovi impianti (di-
stanze e superfici minime);
- l'articolo 17, comma 5, del d.l. n. 1/
2012, ha previsto che l'apertura di un im-
pianto non può essere subordinata alla
presenza obbligatoria contestuale di più
tipologie di carburanti.



In relazione all'esercizio dell'attività, il d.l.
n. 1/2012 ha liberalizzato:

■ le forme contrattuali relative ai rapporti tra proprietari e gestori degli impianti (articolo 17, comma 2);

■ gli impianti totalmente automatizzati (ghost), ma solo al di fuori dei centri abitati (articolo 18);

■ la vendita presso le stazioni di servizio di ogni bene e servizio, inclusi i tabacchi (articolo 17, comma 4).

Commento: in questi passaggi, in particolare sulla questione della non obbligatorietà di impianti multiprodotto e su quella dell'estensione degli impianti *ghost*, è già molto chiara la posizione di forzatura interpretativa dell'Authority rispetto alle stesse norme della legge sulle liberalizzazioni.

Altro obiettivo delle norme di riforma del settore è stata la chiusura di impianti piccoli, inefficienti e spesso in contrasto con le normative urbanistiche (c.d. impianti incompatibili). A fronte dell'inerzia sia delle Regioni sia dei Comuni in materia, l'articolo 28, comma 4, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, ha imposto in capo ai Comuni l'obbligo di individuazione e chiusura degli impianti incompatibili entro 120 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione dello stesso decreto. Questo termine è tuttavia trascorso senza risultati apprezzabili.

Sono stati, infine, stabiliti i criteri per la costituzione di un mercato all'ingrosso dei carburanti (articolo 17, comma 2, d.l. n. 1/2012). L'apertura del mercato generata dalle misure fin qui adottate ha indotto l'ingresso di nuovi operatori (pompe bianche e GDO). Il livello di ristrutturazione della rete è tuttavia ancora insoddisfacente (in termini di numero di operatori, oltre 24.000, e di erogato medio).

Misure già previste ma ancora da attuare

■ Per incentivare le chiusure di impianti inefficienti il d.l. n. 1/2012 ha previsto un nuovo finanziamento del Fondo per la razionalizzazione della rete (istituito dal decreto legge 11 febbraio 1998, n. 32). Il Ministero dello Sviluppo Economico deve stabilire, con un decreto non ancora adot-

tato, criteri e modalità di funzionamento del Fondo. Si auspica che tale decreto sia prontamente emanato e contenga sia una penalizzazione (sotto forma di contribuzione al fondo progressivamente crescente) per chi non chiuda gli impianti dichiarati incompatibili, sia un premio (maggiori contributi alla chiusura) per i gestori che autocertifichino l'incompatibilità del loro impianto.

Commento: da un lato l'Authority chiede, con una evidente ovvietà, l'applicazione delle norme per la chiusura degli impianti incompatibili, dall'altro continua a chiedere l'assoluta eliminazione di qualsiasi vincolo alla realizzazione di nuovi impianti, cioè all'ulteriore proliferazione, anche in modo non qualificato, di una rete già sovradimensionata.



■ Nei prossimi mesi, il Ministero dello Sviluppo Economico dovrà definire le forme contrattuali per i rapporti tra compagnie petrolifere e gestori. Al riguardo, si auspica che il Ministero si limiti a prevedere, in negativo, le forme contrattuali eventualmente da escludere, lasciando alla libera negoziazione tra ogni società e ciascun gestore la definizione delle concrete modalità di contrattualizzazione.

Commento: in questo devastante passo, l'Authority esige l'affossamento definitivo di ogni contrattazione collettiva, di ogni concertazione e tipizzazione, e sancisce un

rapporto diretto tra aziende e singolo gestore, senza alcuna intermediazione ovvero compensazione della evidente disparità di potere contrattuale.

■ In merito alla conoscibilità dei prezzi praticati dal singolo impianto, l'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99, prevedeva che il Ministero per lo Sviluppo Economico istituisse una banca dati pubblica di tutti i prezzi praticati (senza ulteriori oneri per il bilancio pubblico). Si reitera al riguardo l'auspicio di un tempestivo adempimento di questo obbligo di legge.

Commento: consueto, quanto ripetitivo, richiamo alla questione della pubblicità dei prezzi, che è già stata declinata in tutti i modi possibili, e che in se non risolve alcun problema del settore né per gli utenti né per gli operatori.

Cosa resta da fare

1) Chiusura degli impianti incompatibili

Al fine di indurre i Comuni a individuare e chiudere gli impianti incompatibili, si auspica l'adozione di una norma volta ad attivare i poteri sostitutivi delle Regioni e dello Stato, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge 5 giugno 2003, n. 131, nei confronti dei Comuni che non provvedessero autonomamente entro un termine congruo (e perentorio) alla individuazione e alla chiusura degli impianti incompatibili. L'attivazione di tale potere sostitutivo deriverebbe dal mancato rispetto, da parte degli Enti locali, delle norme in tema di sicurezza ed incolumità pubblica, essendo gli impianti incompatibili non conformi alle norme del codice della strada.

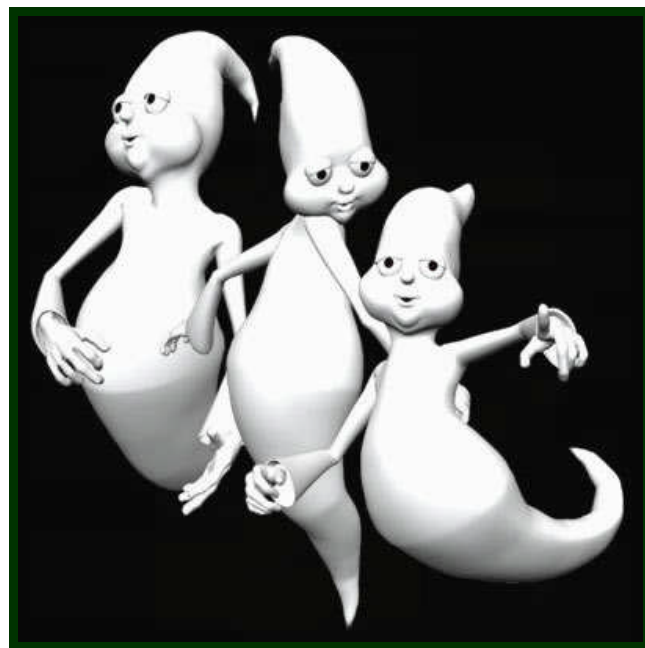
2) Eliminazione di restrizioni all'esercizio dell'attività di distribuzione carburanti

In materia di restrizioni all'accesso, l'articolo 17, comma 5, del d.l. n. 1/2012 ha vietato l'imposizione dell'obbligo asimmetrico di distribuire diverse tipologie di carburanti laddove tale obbligo comporti ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e

non proporzionali alle finalità dell'obbligo. Tale norma deve essere, ad avviso dell'Autorità, emendata al fine di:

- da un lato, impedire l'imposizione ai nuovi entranti di vincoli di altro tipo (ad esempio la dotazione di impianti fotovoltaici, di videosorveglianza), che permangono in molte normative regionali;
- dall'altro, eliminare ogni condizione al divieto di obblighi asimmetrici che potrebbe essere interpretata in maniera strumentale e restrittiva.

Commento: in sintesi, si esige da parte dell'Authority la rimozione di tutti vincoli alla realizzazione di nuovi impianti, sia pure imposti da norme di tutela ambientale o di sicurezza o di qualità; insomma, ogni porcheria può andar bene.



Parimenti, andrebbe eliminata la limitazione alla localizzazione degli impianti completamente automatizzati (ghost), introdotta dall'articolo 18 del d.l. n. 1/2012, che appare del tutto ingiustificata.

Commento: l'Antitrust, senza tanti giri di parole, si pronuncia per una totale «ghostizzazione» della rete e la conseguente scomparsa dell'intera Categoria: afferma-

zione devastante da vera macelleria sociale.

Infine, appaiono ingiustificate le restrizioni all'esercizio della rivendita di tabacchi presso gli impianti di distribuzione carburanti introdotte dall'articolo 8, comma 22-bis, del d.l. n. 16/2012, così come convertito dalla l. n. 44/2012, consistenti nell'imposizione di: i) un regime di dipendenza, nelle forniture delle rivendite di tabacchi presso gli impianti di distribuzione carburanti, dalle rivendite di tabacchi ordinarie; ii) un obbligo di predisporre uno spazio chiuso dedicato, avente una superficie non inferiore a 30 metri quadrati.

Commento: non ci voleva granché per cogliere che sui tabacchi era stata fatta una «controriforma»: un'ovvietà.

Proposte operative

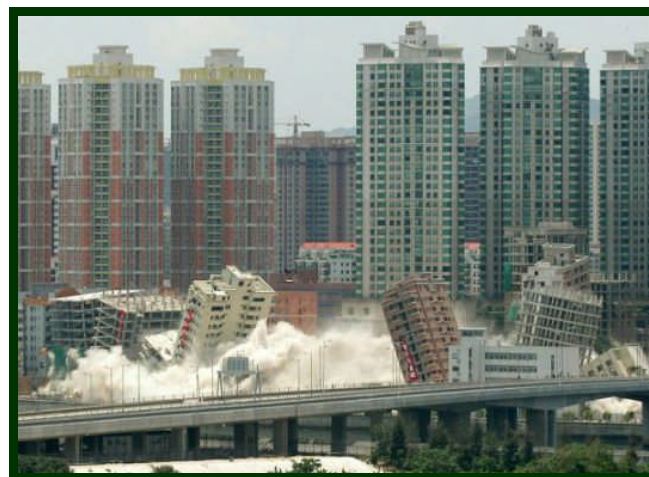
1) Al fine di incentivare la chiusura di impianti di distribuzione carburanti incompatibili, si auspica l'adozione di una norma primaria volta ad attivare i poteri sostitutivi, *in primis* della Regione e, in caso di inerzia di quest'ultima, del Governo, conformemente a quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, l. n. 131/2003, nei confronti dei Comuni che non provvedessero autonomamente entro un termine congruo (e perentorio) alla individuazione e alla chiusura degli impianti incompatibili.

2) Al fine di rimuovere ogni vincolo residuo frapposto da normative regionali all'apertura di nuovi impianti di distribuzione carburanti, all'articolo 17, comma 5, del d.l. n. 1/2012, dovrebbe essere introdotto il divieto di prevedere qualsiasi altro obbligo asimmetrico (dotazione di impianti fotovoltaici, di videosorveglianza, ecc), nonché eliminata l'ultima parte del comma 5 («se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo»).

3) Al fine di liberalizzare pienamente l'attività di impianti completamente automatizzati, all'articolo 18 del d.l. n. 1/2012 an-

drebbe eliminato il vincolo alla localizzazione («posti al di fuori dei centri abitati»).

4) Al fine di liberalizzare l'attività di vendita di tabacchi presso gli impianti di distribuzione carburanti, andrebbe abrogato il comma 22-bis, dell'articolo 8, del d.l. n. 16/2012, così come convertito dalla l. n. 44 /2012.»



Commento: l'Authority, insomma, da un lato richiede la rimozione degli impianti incompatibili (una minoranza della rete), dall'altro chiede la liberalizzazione assoluta della rete (ossia teoricamente senza limiti estensivi, all'infinito), ritenendo per di più inutile ed anticoncorrenziale anche la presenza di prodotti ecocompatibili negli impianti; si preoccupa che nuovi operatori entranti debbano investire troppo in qualità sulla rete, mentre richiedendo una rete *ghost* non si preoccupa affatto di espellere dal settore tutta un'intera Categoria.

Questa nostra sintetica lettura potrà anche sembrare schematica, o perfino rozza, a più fini interpreti delle tematiche giuridiche delle liberalizzazioni, ma la sostanza è:

✓ che tutte queste finezze si esercitano sulla pelle dei Gestori, ai quali viene indicata, neanche tanto delicatamente, la porta di uscita dal settore;

- ✓ che tutti questi interventi, sospesi tra contraddizione, ovvietà e devastazione, non risolvono assolutamente nulla in merito ai limiti del sistema distributivo del settore.

Meglio perciò – sia pure con qualche rozzezza – indicare chiaramente con chi e cosa abbiamo a che fare.

CANTARELLI, ANISA: FUGHE DALL'AUTOSTRADA, TAMOIL SULLA A-3 HA GIÀ FATTO I BAGAGLI

«Abbiamo appena denunciato che l'industria petrolifera - dopo avere devastato il comparto autostradale con le proprie scelte commerciali, ed aver portato i Gestori delle aree di servizio alla disperazione - medita senza pudore di abbandonare il settore, che già abbiamo l'esempio concreto di una Azienda che ha fatto [sia pure con certo preavviso] armi e bagagli e se n'è andata, lasciando dietro vuoto e macerie.»

Così commenta **Stefano CANTARELLI**, Presidente Nazionale **ANISA CONFCOMMERCIO**, l'interruzione del servizio di fornitura attuato da **TAMOIL ITALIA SPA** su ben quattro aree di servizio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria A3.



Le aree di servizio interessate sono quattro: quelle di Cosenza Sud, Frascineto Sud, Rogliano Nord e Rogliano Sud. In luglio, TAMOIL ha annunciato di voler riconsegnare ad ANAS le predette quattro aree a far data dal 27 settembre, cosa puntualmente avvenuta con l'interruzione del servizio all'utenza automobilistica per mancata fornitura di prodotto e la sospensione forzata dell'attività delle quattro imprese di gestione, che vedono oggi compromessa la continuità del lavoro ed i livelli occupazionali [il personale è infatti provvisoriamente a casa], senza che alcun intervento sia stato nel frattempo adottato per trovare almeno soluzioni provvisorie per la continuità dell'esercizio e la definizione di come operare per il futuro.

ANISA, unitamente a FAIB e FEGICA ha interessato nei giorni scorsi su questa gravissima situazione [che non ha alcun precedente sulla rete autostradale nazionale] i Ministeri competenti, l'ANAS e la Prefettura di Cosenza.

La decisione di Tamoil è da mettere in relazione al contesto sempre più degradato della tratta e di tutte le attività che in essa vengono svolte, con una caduta gravissima dei consumi *oil* e *non oil*, anche a causa dell'ultra decennale regime di proroga nel quale gli affidamenti dei servizi continuano ad essere rinnovati da Anas di anno in anno, alla perdurante incompletezza dei cantieri aperti, alle condizioni di generale insicurezza, sotto tutti i profili, della tratta.

Solo dal 2003 al 2011 le vendite nelle aree di servizio della provincia di Cosenza hanno avuto un decremento del 33 %, mentre nel 2012 si stima un ulteriore collasso di oltre il 30 % rispetto all'anno precedente. Di fatto, dopo la «fuga» di Tamoil, il servizio è dimezzato del 50 %: da otto a quattro aree di servizio attive.

«Se alle aziende, che portano una abbondante parte della responsabilità di quanto

accade non solo sulla A3, bensì sull'intera rete nazionale autostradale, è stata concessa la scorciatoia irresponsabile dell'abbandono» denuncia il Presidente ANISA «cosa rimane ai Gestori che hanno dovuto operare con margini inadeguati e progressivamente intaccati dalle spese, che hanno dovuto garantire servizi continuati, con impiego di personale il cui costo non è da tempo remunerato a causa degli erogati in caduta libera? La storia della A3 è un segnale tragico per tutta la rete.»



IN UNIONE EUROPEA LO «STACCO» DEL PREZZO INDUSTRIALE NON É CERTO UNA ANOMALIA ITALIANA

Sul così detto «*stacco*» del prezzo industriale dei carburanti tra l'Italia ed il resto dell'Unione Europea si sono spesi fiumi di inchiostro e si sono alimentate infinite polemiche, si sono attivate proposte di legge ed avviate ulteriori liberalizzazioni [senza cogliere, beninteso, le radici autentiche del problema], sulla base della enfattizzazione di una presunta [quanto insussistente] «*anomia*» prettamente nazionale.

Per di più tacendo del fatto che la prima autentica anomalia italiana [con ciò intendendo un fatto «*unico*» che non ha riscontri analoghi nel contesto di riferimento] è il carico fiscale che grava sui carburanti [l'Italia ha la più alta fiscalità sulla benzina e la seconda per il

gasolio], resta comunque il fatto che neppure i calcoli per definire l'entità di tale «*stacco*» – almeno per quanto riguarda la benzina – sono corretti.

Esso è infatti computato senza tenere conto delle addizionali di accisa regionali che, nel tempo, sono venute assumendo un peso sempre più rilevante sulla quantità dei consumi complessivi.

Nel 2011, infatti, le addizionali regionali hanno pesato nella media nazionale per un ulteriore centesimo/litro [IVA compresa] sul prezzo finale, e nel 2012 per 1,5 centesimi/litro [sempre IVA compresa]. Un dato che, correttamente riportato, riduce da 4,1 a 3,1 lo «*stacco*» medio della benzina nel 2011 [il 25 % di meno, insomma, del dato «*ufficiale*» comunitario calcolato sulla media dei diciassette Paesi di area monetaria euro] e per il 2012 da 2,4 a 0,9 centesimi/litro [ossia una riduzione del 63 % del dato «*ufficiale*» comunitario].

Per il gasolio, su cui non interferiscono addizionali regionali di cui tenere conto nel computo, lo «*stacco*» si è ridotto di un terzo nel 2012 rispetto al 2011, passando da 4,0 a 2,7 centesimi/litro.

Di più ancora: se siamo stati abituati a sentir parlare dello «*stacco*» nazionale come una «*anomia*» tutta propria del Belpaese, andiamo a verificare quanti e quali altri «*stacchi*» si ritrovino in altre realtà dell'Unione Europea, calcolati sulla media del 2012.

Il calcolo è effettuato sulla media del prezzo industriale di ciascun prodotto nell'area comunitaria a valuta euro, e costituisce una media delle 38 rilevazioni settimanali dei prezzi ed imposte effettuate dalla Commissione Europea nel corso del 2012.

Gli stacchi sono, ovviamente, sia positivi che negativi [ossia il prezzo indu-

striale di questo o quel Paese è superiore od inferiore alla media ponderata calcolata dalla Commissione per il relativo importo con segno «più» o «meno» esposto in tabella].

«STACCO» DEL PREZZO INDUSTRIALE SULLA MEDIA 17 PAESI AREA EURO – MEDIA 2012

Paesi	Benzina	Paesi	Gasolio
Danimarca	+0,045	Grecia	+0,059
Malta	+0,034	Cipro	+0,039
Cipro	+0,021	Portogallo	+0,035
Portogallo	+0,018	Finlandia	+0,033
Belgio	+0,016	Italia	+0,027
Spagna	+0,013	Lituania	+0,022
Lussemburgo	+0,011	Danimarca	+0,017
Italia	+0,009	Svezia	+0,016
Grecia	+0,005	Spagna	+0,014
Ungheria	=0,000	Ungheria	+0,012
Germania	-0,001	Slovacchia	+0,012
Finlandia	-0,002	Germania	+0,005
Olanda	-0,003	Belgio	+0,004
Lituania	-0,010	Malta	+0,001
Lettonia	-0,012	Cechia	-0,002
Svezia	-0,015	Lettonia	-0,003
Estonia	-0,025	Olanda	-0,008
Slovacchia	-0,026	Lussemburgo	-0,011
Francia	-0,027	Irlanda	-0,016
Polonia	-0,029	Polonia	-0,023
Cechia	-0,030	Romania	-0,023
Slovenia	-0,031	Regno Unito	-0,031
Irlanda	-0,041	Estonia	-0,032
Bulgaria	-0,049	Francia	-0,040
Austria	-0,054	Slovenia	-0,040
Regno Unito	-0,059	Austria	-0,041
Romania	-0,060	Bulgaria	-0,050

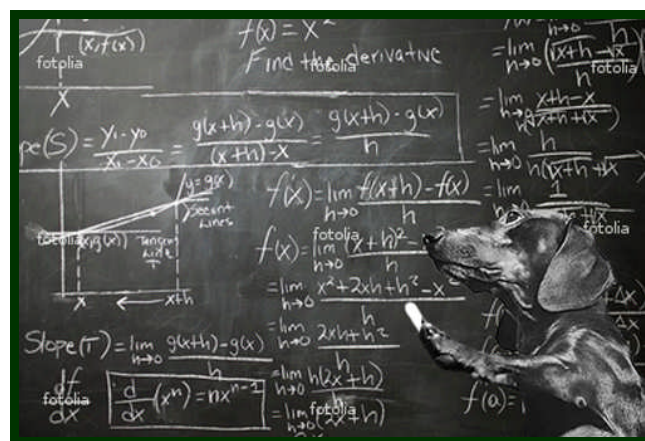
Per la benzina, nove Paesi su ventisette presentano uno «stacco» con il segno «più», uno solo con segno eguale [ossia il suo prezzo industriale corrisponde alla media] e diciassette uno «stacco» a segno «meno». Il valore medio per l'Italia [+0,009 euro/litro] è all'ottavo posto in ordine decrescente ed ai primi posti si registrano «stacchi» con un valore quattro/cinque volte superiore. Per il gasolio, invece, sono ben quattordici su ventisette [quindi più della metà] i Paesi che presentano uno «stacco» con il segno «più» e tredici uno «stacco» a segno «meno». Il valore medio per l'Italia [+0,027 euro/litro] si colloca

al quinto posto in ordine decrescente ed ai primi posti si registrano «stacchi» a valori superiori di più del doppio.

Sbagliato, dunque, enfatizzare il valore di una semplice differenza su una media ponderata, che, una volta posta a confronto, evidenzia – ad onta di tutte le sciocchezze che ne sono state dette – né più né meno di quel che ci si deve aspettare in questi casi: altri valori che possono stare su o giù rispetto a quella media.

Ad un semplice confronto, infatti, risulta che la presenza di questo famigerato «stacco» non solo non è affatto una «anomalia» nazionale [riguarda, a seconda dei prodotti, dal 33 al 52 % degli Stati comunitari], ma anche che la sua consistenza non è tra le più rilevanti che si registrano nel contesto dell'Unione.

È ora di archiviare questo trito quanto irrilevante argomento; infatti, almeno due sono le vere «anomalie» nazionali: LA PRIMA [l'abbiamo già rilevata in apertura – È L'ABNORME IMPOSIZIONE FISCALE CHE IN ITALIA GRAVA SUI CARBURANTI, LA SECONDA È L'INNEGABILE SOVRADimensionamento della rete distributiva [altro che troppi vincoli alla realizzazione di nuovi impianti, secondo l'abusata litania di Antitrust !].



Di certo la realtà ipertrofica della rete distributiva [più di 24.000 punti vendita] può legittimamente essere messa in relazione con la questione dello «stacco» del prezzo industriale rispetto ad altre realtà europee, di cui costituisce la causa [ovvia]: più impianti, più costi, minore efficienza del rapporto vendite ed impianti.

Su diciassette Paesi comunitari da noi analizzati, l'Italia è quella che presenta [a parte la Grecia] la situazione peggiore, con il più scarso rapporto tra vendite e numero di impianti, con una rete sovradimensionata dell'80 % rispetto alla media dei Paesi considerati:

**VENDITE MEDIE PER IMPIANTO [MLN LITRI]
E RAPPORTO IMPIANTI/VENDITE**

Paese	Vendite/ impianto	% impianti	% vendite
Regno Unito	3,936	8,1%	13,2%
Francia	3,485	10,9%	15,8%
Ungheria	2,994	1,5%	1,8%
Spagna	2,940	8,8%	10,7%
Germania	2,930	13,4%	16,3%
Irlanda	2,732	1,7%	1,9%
Svezia	2,685	2,6%	2,9%
Polonia	2,620	6,1%	6,7%
Olanda	2,601	3,4%	3,6%
Austria	2,485	2,4%	2,5%
Portogallo	2,254	2,3%	2,2%
Belgio	2,146	2,9%	2,6%
Finlandia	1,904	1,8%	1,4%
Danimarca	1,881	1,8%	1,4%
Cechia	1,648	3,3%	2,3%
Italia	1,340	21,8%	12,1%
Grecia	0,870	7,2%	2,6%
Media	2,410	100,0%	100,0%

Se poi si mette direttamente in relazione lo «stacco» del prezzo industriale [abbiamo calcolato il suo valore medio tra benzina e gasolio in base ai volumi di questi prodotti consumati nei Paesi oggetto d'indagine] con l'efficienza delle reti [ossia l'erogato medio per impianto], emerge una correlazione abbastanza significativa [cioè superiore, in un range da zero ad 1, al valore di 0,6] di inversa dipendenza della consi-

stenza dello «stacco» dall'efficienza della rete: più efficiente, in genere, è la rete, minore lo «stacco» del prezzo industriale [o addirittura negativo, ossia sotto la media], e viceversa.

**EFFICIENZA RETI E «STACCO» DEL PREZZO
INDUSTRIALE MEDIO BENZINA+GASOLIO**

Paese	Erogato (*)	Stacco medio (**)
Austria	2,485	-0,046
Danimarca	1,881	+0,034
Portogallo	2,254	+0,030
Grecia	0,870	+0,023
Italia	1,340	+0,020
Finlandia	1,904	+0,014
Spagna	2,940	+0,013
Ungheria	2,994	+0,008
Belgio	2,146	+0,007
Germania	2,930	+0,003
Svezia	2,685	-0,002
Olanda	2,601	-0,003
Cechia	1,648	-0,013
Polonia	2,620	-0,025
Irlanda	2,732	-0,026
Francia	3,485	-0,037
Regno Unito	3,936	-0,045

(*) in milioni di litri

(**) in euro/litro

**RINNOVO QUOTE
ASSOCIATIVE ANISA 2012**

Il Presidente Nazionale ed il Consiglio Direttivo della **ANISA CONFCOMMERCIO** ricordano che è sempre in corso la campagna di rinnovo delle quote associative – **anno 2012** – ed invitano caldamente quei Soci che ancora non l'avessero fatto a volerli provvedere ed a far crescere l'associazionismo ANISA.

Il contributo (60 euro per milione di litri erogati) può essere versato sul relativo conto ANISA, corrente presso la **Banca di Credito Cooperativo di Roma, Agenzia 132, ABI 08327 CAB 03247 c/c 47294**.

Il codice IBAN è:

**IT 32 I 08327 03247
000000047294**