

N. 15/2013 - 29.04.2013

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 NUMERO 15

**ENI CONTESTA AI GESTORI
IL SUPERAMENTO DEL
PREZZO MASSIMO: LA
RISPOSTA DI FAIB,
FEGICA E FIGISC**

[pagina 1]

**A3 SALERNO - REGGIO:
PREANNUNCIATO AD ANAS
LO STATO DI AGITAZIONE
DEI GESTORI DELLE ADS**

[pagina 3]

**INCREMENTO PROGRESSIVO
DELL'INDECENTE DELTA DEI
PREZZI DI CESSIONE TRA
RETE ED EXTRARETE**

[pagina 5]

**RETE «NO-LOGO»:
DIFFERENZE DI PREZZO
CON LA RETE COLORATA
E MARGINI LORDI**

[pagina 7]

ENI CONTESTA AI GESTORI IL SUPERAMENTO DEL PREZZO MASSIMO: LA RISPOSTA DI FAIB, FEGICA E FIGISC

Alle diverse comunicazioni pervenute ai singoli Gestori ENI, con le quali l'Azienda contestava il superamento del prezzo massimo, FAIB, FEGICA e FIGISC hanno replicato nei giorni scorsi con la seguente nota:

«Oggetto: VS/ RICHIESTA DI GIUSTIFICAZIONE PER INADEMPIMENTO DELL'ACCORDO SINDACALE 24/7/2003 PER VIOLAZIONE DEL PREZZO MASSIMO.

Facciamo riferimento alle lettere inviate dall'Azienda a diversi Gestori delle stazioni di servizio della rete ordinaria, con le quali viene contestato il superamento del <prezzo massimo> contemplato nell'Accordo collettivo aziendale del 24 luglio del 2003, così come successivamente modificato e integrato.

In premessa dobbiamo sottolineare come, proprio in forza delle Intese suddette, la regola generale vuole che <Nessuna violazione si determina nel caso in cui il superamento del prezzo massimo sia connesso a variazioni di imposte e/o tasse ovvero sia conseguenza di diminuzioni del prezzo di cessione fino ad esaurimento delle giacenze.>

Nel merito, poi, ci vediamo costretti a rilevare come le scriventi Federazioni, nell'ambito della vertenza sindacale aperta nell'estate del 2012 per contestare palesi inadempienze degli Accordi collettivi e inosservanze delle leggi speciali che regolano il settore, abbiano prodotto pubbliche e formali comunicazioni con le quali - tra le altre iniziative assunte -, dichiaravano la sospensione delle Intese per la parte che riguarda la definizione delle modalità di regolazione del prezzo massimo.

Senza polemica, desideriamo osservare, ancora una volta, come gli accordi sindacali non possano essere richiamati dall'Azienda soltanto in alcune occasioni e per la parte di suo esclusivo interesse.



Le Organizzazioni dei Gestori e i loro Rappresentanti hanno sempre operato nell'ambito delle richiamate intese, dovendo purtroppo riscontrare che l'azienda - tanto per gli aspetti economici quanto per quelli normativi - in molteplici occasioni, nel recente passato, si è discostata dalla loro osservanza, in aperta violazione degli stessi accordi, salvo richiamarli nei casi di interesse.

A questo proposito e a puro titolo di esempio, richiamiamo il caso dell'accor-

do sui cali, che l'Azienda unilateralmente ha disdetto, andando ad intaccare l'equilibrio di un complesso sistema di relazioni faticosamente e congiuntamente costruito nel tempo su una materia tanto complessa e dalle numerose e controverse sfaccettature.

Nel richiamare e ribadire quanto già contenuto nella precedente comunicazione del 18 marzo u.s., dobbiamo ulteriormente denunciare il comportamento aziendale teso, con ogni evidenza, a sottrarsi da subito agli obblighi sottoscritti, tenuto conto che l'Azienda sta procedendo ad una decurtazione, tanto consistente quanto ingiustificata, nelle liquidazioni proposte, avverso alle quali le tre Federazioni si riservano di far valere, in ogni sede, gli accordi in essere.

Nel richiamare pertanto al pieno rispetto degli accordi, FAIB FEGICA e FIGISC respingono, in nome e per conto dei Gestori loro associati, le note in oggetto e invitano la Compagnia a rendersi pienamente disponibile a fissare entro il corrente mese di aprile un calendario di incontri teso al rinnovo degli accordi scaduti, sia su rete ordinaria che autostradale, ed alla valutazione delle criticità per la definizione e l'adeguamento delle condizioni economico-normative che sole possono regolare, in forza della legge, le relazioni tra l'Azienda e ciascuna singola gestione.

Distinti saluti.»

FAIB CONFESERCENTI

Il Presidente **Martino LANDI**

FEGICA CISL

Il Presidente **Roberto DI VINCENZO**

FEGISC CONFCOMMERCIO

Il Presidente **Luca SQUERI**

A3 SALERNO – REGGIO: PREANNUNCIATO AD ANAS LO STATO DI AGITAZIONE DEI GESTORI DELLE ADS

Sull'Autostrada A3 Salerno – Reggio C., a cavallo tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013, affidava - in forma diretta ed in assenza di qualunque meccanismo di gara - alla società AUTOGRILL SPA le attività di somministrazione su alcune aree di servizio della tratta.

Dopo una prima segnalazione in data 16 gennaio ad ANAS, Regioni Calabria e Campania, nonché al Ministero per lo sviluppo economico [si veda FIGISC ANISA NEWS N. 02 del 21.01.2013], in data 15 febbraio, FAIB AUTOSTRADE, FEGICA CISL ed ANISA CONFCOMMERCIO richiedevano un incontro per la definizione della questione, con le seguenti argomentazioni:

«Già è stato rappresentato - peraltro senza alcun riscontro -, con comunicazione del 16 gennaio u.s. a firma congiunta di tutte le Organizzazioni di categoria dei Gestori, quanto accaduto con l'iniziativa di procedere ad affidamento diretto ed in assenza di qualunque contesto di gara alla società Autogrill SpA delle attività di somministrazione insistenti su alcune aree di servizio della tratta calabrese.

A tal proposito, si ribadisce quanto già evidenziato circa i seguenti elementi incontrovertibili che stanno alla base anche della presente comunicazione:

- *che i Gestori delle Aree di servizio dell'intera tratta sono legittimi titolari delle autorizzazioni commerciali nonché di quelle dell'Ufficio Tecnico di Finanza, sia della parte relativa alla distribuzione carburanti che della parte di attività non oil discendente dall'affidamento originario;*

- *che, l'articolo 17 della legge regionale Calabria n.ro 40/2008, statuisce che lo svolgimento dell'attività di gestione consecutiva di un'area di servizio ubicata nel territorio regionale per un periodo superiore al decennio costituisce titolo presuntivo della capacità tecnica ed organizzativa ex L. 1034/1970 e D. Lgs. 112/98, per l'assegnazione di nuovi impianti;*

- *che sono state e sono tuttora disattese le disposizioni normative recate dalle leggi regionali della Calabria e della Campania che, espressamente, per l'esercizio delle suddette attività non oil, recano riserva a favore dei Gestori, in un contesto di valorizzazione dei prodotti tipici locali, di promozione del turismo regionale e di mantenimento dei livelli occupazionali;*



- *che è assolutamente notorio e ripetutamente segnalato come le condizioni di estremo disagio dovuto al protrarsi del periodo di ristrutturazione ed ammodernamento della tratta autostradale A3, oltreché alle ripetute interruzioni del traffico causate da dissesti idrogeologici, hanno impedito*

finora alle imprese di gestione delle aree di servizio della tratta di trarre il <pieno godimento> del bene loro contrattualmente concesso ai sensi della normativa contenuta nella già citata Legge 1034/1970, nel Decreto legislativo 112/1998 e nelle leggi regionali tuttora vigenti, così da determinarne la conseguente <sospensione> nel periodo di godimento del bene medesimo

.....

La specifica vicenda delle AdS per le quali codesta spett/ Azienda ha optato per l'affidamento diretto di parte dei servizi, costituisce un fatto grave, che - come già rilevato nella comunicazione unitaria del 16 gennaio u.s. - si è sommato al rifiuto immotivato opposto alle formali richieste avanzate dalle singole gestioni interessate di subentrare all'affidatario uscente allo scopo di proseguire nell'esercizio della distribuzione carburanti e delle connesse attività non oil, almeno fino all'espletamento delle nuove procedure di gara e al nuovo regolare affidamento. Tale opzione costituisce comunque a questo punto un precedente, sul quale gravano cospicue eccezioni di disparità di trattamento tra soggetti titolati all'affidamento che potrà essere opposto in sede di contestazione del diritto dei Gestori.

Tutto quanto più sopra considerato, le scriventi Federazioni, in nome e per conto delle imprese di gestione dell'intera tratta autostradale A3, sono a richiedere di ripristinare condizioni di parità, procedendo - nell'interesse del mantenimento dei servizi, e, quindi, della finalità di pubblica utilità, nonché in formale e sostanziale osservanza delle norme di legge vigenti - all'affidamento in via diretta e, pertanto, a prescindere da meccanismi di gara, delle attività non oil ai Gestori operanti sulla rete autostradale, i quali - si ribadisce - hanno pieno ed impregiudicato titolo al loro svolgimento.

FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL ed ANISA CONFCOMMERCIO, sono a richiedere la apertura di un sollecito tavolo di confronto sulle questioni sollecitate con la presente, al quale si auspica siano altresì convocate le Istituzioni locali.»



Fino qui la vicenda, sulla quale gli Enti interpellati, ANAS *in primis*, non si sono degnati di dare alcun riscontro né alle comunicazioni di gennaio né a quelle di febbraio.

A seguito dell'assemblea dei Gestori delle AdS della A3 Salerno - Reggio C. tenutasi in data 18 aprile a Lamezia Terme - FAIB AUTOSTRADALE, FEGICA CISL ed ANISA CONFCOMMERCIO hanno preannunciato, in caso di ulteriore inerzia, un programma di agitazioni, dandone diretta comunicazione agli Enti interessati con il seguente telegramma in data 24 aprile 2013:

«dr. CIUCCI Pietro
AMMINISTRATORE UNICO ANAS SPA
via Monzambano 10
00185 Roma

dr. NUCCI Settimio
DIRETTORE GENERALE ANAS SPA
via Monzambano 10
00185 Roma

on. dr. SCOPELLITI Giuseppe
PRESIDENTE REGIONE CALABRIA

via Sensales (Palazzo Alemanni) 20
88100 Catanzaro

ASSESSORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE
REGIONE CALABRIA
via Cassiodoro (Pal. Europa)
88060 Santa Maria di Catanzaro

TESTO TELEGRAMMA:

<CON RIFERIMENTO COMUNICAZIONE UNITARIA DATA 15 FEBBRAIO U.S., OGGETTO AFFIDAMENTO ATTIVITÀ RISTORAZIONE AREE SERVIZIO TRATTA AUTOSTRADALE A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA, SCRIVENTI ORGANIZZAZIONI GESTORI ESPRIMONO VIVO RAMMARICO ET INSODDISFAZIONE CAUSA MANCANZA ASSOLUTA RISCONTRI ET CONVOCAZIONE INCONTRO SU TEMATICA.

ANNUNCIANO A S.S.L.L., CONFORMEMENTE INDIRIZZI ASSEMBLEA DEI GESTORI DI DATA 18 APRILE U.S., ATTUAZIONE ARTICOLATE INIZIATIVE PROTESTA ET STATO AGITAZIONE AT OLTRANZA, CON CONSEGUENTI DISAGI UTENZA, IN EVENTUALITÀ PROTRAZIONE MANCATO RISCONTRO ET CONVOCAZIONE PARTI INTERESSATE.

SIGNIFICANO CHE ATTIVAZIONE PROGRAMMA INIZIATIVE PRENDERÀ AVVIO, SENZA ULTERIORI COMUNICAZIONI, TRASCORSO INFRUTTUOSAMENTE TERMINE ULTIMO LUNEDÌ 5 MAGGIO P.V.

CONFIDANDO POSITIVO RISCONTRO PER SOLUZIONE VERTENZA, RIMANGONO A DISPOSIZIONE.>

FAIB AUTOSTRADE CONFESERCENTI
Presidente **Antonino LUCCHESI**
FEGICA CISL
Presidente **Roberto DI VINCENZO**
ANISA CONFCOMMERCIO
Presidente **Stefano CANTARELLI»**

INCREMENTO PROGRESSIVO DELL'INDECENTE DELTA DEI PREZZI DI CESSIONE TRA RETE ED EXTRARETE

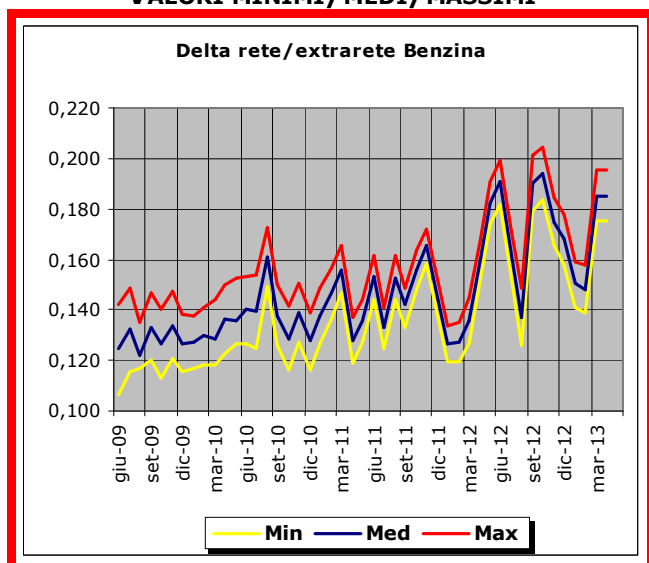
Un divario assolutamente «*indecente*» e, per giunta, progressivamente crescente caratterizza i prezzi di cessione riservati da un lato al Gestore degli impianti di marchio, e dall'altro riservati al circuito extrarete, o, correttamente parlando, alle pompe «*no-logo*».

La differenza del prezzo di cessione comprensivo di IVA tra i due circuiti ha raggiunto nel 2013 [periodo gennaio-aprile] una media compresa tra i 16 ed i 18 centesimi/litro per la benzina e tra i 17 ed i 19 centesimi/litro per il gasolio. Ma nel periodo di osservazione del 2013 si sono accertate anche punte di 22 centesimi [nel 2012 anche di 24].

Divario «*indecente*» per almeno due ragioni: la prima – sulla quale nessuna Authority, per quanto ripetutamente interpellata in mille modi, ha mai avuto nulla da obiettare circa il rispetto delle regole della concorrenza e del mercato! – da ricercarsi nel fatto che l'industria petrolifera pratica tali differenze fornendo prodotto a condizioni di cessione stratosfericamente diverse nello stesso bacino territoriale di utenza e nello stesso segmento distributivo tra i propri impianti di marchio e quelli della rete *no-logo*; la seconda da identificarsi nel fatto che differenze di tale entità trascendono di parecchi centesimi /litro sia la remunerazione dei costi sopportati e degli investimenti effettuati ordinariamente sulla rete marchiata [e sulla quale con tutta probabilità sono altresì scaricati costi che sarebbero propriamente di pertinenza dell'extrarete], sia, per analogia, i margini di convenzionamento riservati ai retisti che, al pari dei *no-logo*, operano su impianti di proprietà [e neppure su questo evidente differenziale l'Authority preposta nulla ha mai avuto da rilevare].

Divario progressivamente crescente, dal momento che la sua entità – in un periodo che va dalla metà del 2009 al primo quadrimestre del 2013, secondo il monitoraggio che andiamo facendo da qualche anno -, è aumentata in pochi anni mediamente del 50 %.

GRAFICO DEL DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – GIU 2009/APR 2013 – BENZINA – EURO/LITRO – VALORI MINIMI/MEDI/MASSIMI



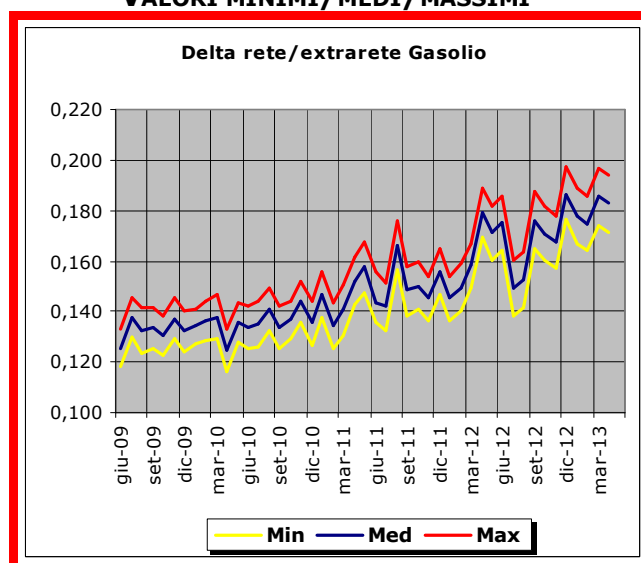
Da valori mensili compresi tra un minimo di 11, una media di 12 ed un massimo di 14 centesimi/litro nel giugno 2009, si è passati nell'aprile 2013 a valori minimi di 18, medi di 19 e massimi di 20 centesimi [i valori massimi erano stati rilevati anche nel settembre-ottobre 2012]: un'escursione tra il 38 ed il 65 % in più, a seconda di quale valore si prenda a riferimento [per chiarezza, il delta minimo corrisponde al massimo prezzo di cessione extrarete nell'area territoriale Sud ed Isole, il delta massimo corrisponde al minimo prezzo di cessione extrarete nell'area territoriale Nord, il delta medio è la media aritmetica tra minimo e massimo].

I valori del periodo giugno-dicembre 2009, degli anni interi 2010, 2011 e 2012, del periodo gennaio-aprile 2013 sono indicati in tabella:

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – MEDIE PERIODO – BENZINA – EURO/LITRO –

Anno	Min	Med	Max
2009	0,115	0,128	0,143
2010	0,124	0,136	0,149
2011	0,137	0,146	0,154
2012	0,153	0,162	0,172
2013	0,157	0,167	0,176

GRAFICO DEL DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – GIU 2009/APR 2013 – GASOLIO – EURO/LITRO – VALORI MINIMI/MEDI/MASSIMI



Anche per questo prodotto, da valori mensili compresi tra un minimo di 12, una media di 13 ed un massimo di 13 centesimi/litro nel giugno 2009, si è passati nell'aprile 2013 a valori minimi di 17, medi di 18 e massimi di 19 centesimi [valori massimi superiori erano stati rilevati anche nel dicembre 2012 e marzo 2013]: un'escursione tra il 45 ed il 46 % in più, a seconda di quale valore si prenda a riferimento.

I valori per il periodo di giugno-dicembre 2009, per gli anni interi del 2010, 2011, 2012, e per il periodo gennaio-aprile 2013 sono indicati in tabella:

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – MEDIE PERIODO – GASOLIO – EURO/LITRO –

Anno	Min	Med	Max
2009	0,125	0,133	0,141
2010	0,128	0,136	0,144
2011	0,139	0,149	0,158
2012	0,155	0,165	0,175
2013	0,169	0,180	0,191

Più sopra si sono esaminati valori medi annuali [ad esempio, nelle due tabelle] o mensili [come nei due grafici], ma da una statistica giornaliera, si possono verificare anche valori – come si è detto in apertura di articolo – superiori.

Ad esempio, i valori giornalieri più elevati [ossia le differenze massime tra prezzo di cessione alla rete e prezzo di cessione all'extrarete, riscontrate tra il gennaio 2009 e l'aprile 2013, un dato che riguarda l'area territoriale del Nord] superano i 20 centesimi/litro ed arrivano anche fino a 22 e 24 centesimi, come si evince dalle due ultime tavole.

**DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE –
MASSIMI VALORI GIORNALIERI – BENZINA –
EURO/LITRO –**

Anno	Min	Med	Max
2009	0,151	0,149	0,163
2010	0,158	0,170	0,182
2011	0,196	0,203	0,210
2012	0,220	0,229	0,239
2013	0,196	0,205	0,216

**DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE –
MASSIMI VALORI GIORNALIERI – GASOLIO –
EURO/LITRO –**

Anno	Min	Med	Max
2009	0,148	0,155	0,162
2010	0,151	0,160	0,168
2011	0,204	0,214	0,224
2012	0,194	0,205	0,217
2013	0,193	0,203	0,216

I dati sopra riportati sono stati elaborati sulla base delle rilevazioni medie che riguardano le tre macroaree territoriali del Paese [Nord, Centro e Sud]; i valori massimi del divario riguardano sempre il Nord, dove peraltro maggiore è la presenza di impianti *no-logo*, quelli minimi riguardano la macroarea Sud. I valori per il Nord sono più alti mediamente di circa 1,0-1,1 centesimi/litro rispetto alla media nazionale, quelli per il Sud sono inferiori di circa lo stesso importo.

Per opportuna precisazione, sia per i valori massimi che per quelli minimi non sono

state considerate le «*punte*» estreme, che valgono anche fino a 1,0-2,0 centesimi/litro, aumentando cioè il divario al Nord e facendolo scendere al Sud.

**RETE «NO-LOGO»:
DIFFERENZE DI PREZZO
CON LA RETE COLORATA
E MARGINI LORDI**

Un aggiornamento del monitoraggio che già da qualche anno stiamo conducendo sui prezzi della rete *no-logo* evidenzia almeno due dati significativi:

- sul confronto tra prezzi della rete di marchio in modalità servito, i *no-logo* hanno una chiara dinamica concorrenziale crescente, ossia si dilata la differenza del prezzo tra questi ultimi e gli impianti di rete «colorata»; in qualche anno tale differenza è salita da 8 a 12 cent/litro per la benzina e da 9 a 13 cent/litro per il gasolio;
- ma se, assai più correttamente, si fa il confronto tra i dati sulla base dei prezzi realmente praticati sulla rete «colorata» in relazione a tutte le modalità di servizio [e, quindi, ai relativi prezzi] ed alle diverse iniziative di difesa mercato, la differenza non solo risulterà notevolmente inferiore [anche del 50 %], ma altresì abbastanza stabile: con questo metodo di calcolo il divario in qualche anno si è attestato da 5 a 6 cent/litri per la benzina e da 5 a 7 cent/litro per il gasolio, una differenza ben lontana dalle enfattizzazioni mediatiche cui siamo abituati, anche se assolutamente insostenibile per i Gestori della rete di marchio e comunque tale – specie in una fase di crisi economica e di crollo dei consumi – da impedire una ripresa di *appeal* della rete tradizionale [la stessa meteora degli sconti del week end della scorsa estate ha lasciato, dopo il suo passaggio, solo polvere].

**DELTA DEL PREZZO TRA NO-LOGO E IMPIANTI
COLORATI SULLA BASE DELLA MODALITÀ SERVITO E
DEL PREZZO REALMENTE PRATICATO
BENZINA – EURO/LITRO**

Anno	Su servito	Su praticato
2009	-0,081	-0,053
2010	-0,086	-0,058
2011	-0,095	-0,065
2012	-0,115	-0,062
2013	-0,122	-0,058

**DELTA DEL PREZZO TRA NO-LOGO E IMPIANTI
COLORATI SULLA BASE DELLA MODALITÀ SERVITO E
DEL PREZZO REALMENTE PRATICATO
GASOLIO – EURO/LITRO**

Anno	Su servito	Su praticato
2009	-0,085	-0,054
2010	-0,087	-0,056
2011	-0,098	-0,062
2012	-0,116	-0,066
2013	-0,131	-0,069

Prendendo sempre a riferimento un periodo di osservazione compreso tra il giugno 2009 e l'aprile 2013, si osserva che il divario tra prezzi dei *no-logo* e rete colorata in modalità servito è aumentato del 51 % per la benzina [da 8 a 12 cent/litro] e del 54 % per il gasolio [da 9 a 13 cent/litro].

Tale divario – se calcolato tra prezzi dei *no-logo* e prezzi davvero praticati sulla rete di marchio – è aumentato in misura ben più ridotta nello stesso periodo: ossia del 10 % per la benzina [da 5 a 6 cent/litro] e del 28 % per il gasolio [da 5 a 7 cent/litro].

Come si sia raggiunto questo risultato – che pure non cambia il segno della partita, considerato che la rete *no-logo* prolifera in numero di impianti e quote di mercato dei consumi – è drammaticamente noto: tutte le politiche di difesa mercato dell'industria petrolifera [difesa da una realtà che essa stessa ha generato e continua ad alimentare con un regime incredibilmente discriminatorio dei prezzi] di fatto sono state fatte pagare ai Gestori mediante la rinuncia ad una parte cospicua e crescente del loro margine per una guerra dei prezzi inutile e falsamente inscenata dalle compagnie.

Per i *no-logo* [una rete sul cui posizionamento sul mercato si può sintetizzare che è pari ad una quota di impianti del 9 %, ad una quota di mercato di oltre il 15 % ed con una efficienza (erogato medio per impianto) che è tra 1,6 ed 1,8 volte quella della rete stradale colorata] i margini lordi [cioè comprensivi dei costi, degli ammortamenti e della remunerazione] – calcolati in ragione dei prezzi praticati da questi operatori al pubblico e dei prezzi di acquisto in extrarete [nei loro valori minimi, medi e massimi di cui si è parlato nell'articolo precedente] - sono rimasti sostanzialmente stabili, ossia tra i 7 ed i 9 centesimi/litri a seconda dei prodotti e dei periodi, come esposto nelle seguenti tavole:

**MARGINI DEI NO-LOGO – EURO/LITRO
AL NETTO DI IVA – BENZINA**

Anno	Max	Med	Min
2009	0,088	0,076	0,065
2010	0,088	0,078	0,068
2011	0,085	0,078	0,071
2012	0,083	0,075	0,067
2013	0,081	0,073	0,065

**MARGINI DEI NO-LOGO – EURO/LITRO
AL NETTO DI IVA – GASOLIO**

Anno	Max	Med	Min
2009	0,083	0,076	0,069
2010	0,083	0,076	0,069
2011	0,086	0,078	0,071
2012	0,085	0,077	0,068
2013	0,086	0,077	0,068

