

N. 36/2013 - 27.09.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - 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 9 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 36

**LA VERA BOZZA DEL «FARE 2»
È UGUALE ALLE «ILLAZIONI»:
CONFERMATE LE NORME
SULLA RISTRUTTURAZIONE**
[pagina 1]

**IL MINISTERO CONVOCA I
GESTORI SULLA VICENDA
COMUNICAZIONE PREZZI**
[pagina 3]

**INCREMENTO ACCISE IN VISTA:
SE AUMENTANO ANCORA
GESTORI IN SCIOPERO**
[pagina 4]

**TAVOLI GESTORI-ENI/ESSO:
NEGOZIAZIONE APERTA,
MA TUTTO IN *STANDBY***
[pagina 5]

**SEMPRE PIÙ SU LO *SPREAD*
DEL PREZZO DI CESSIONE
TRA RETE ED EXTRARETE**
[pagina 7]

LA VERA BOZZA DEL «FARE 2» È UGUALE ALLE «ILLAZIONI»: CONFERMATE LE NORME SULLA RISTRUTTURAZIONE

Quando cominciarono a circolare, verso il 13 settembre le bozze del cosiddetto decreto «del Fare Due», qualcuno [per non fare nomi, il Sottosegretario De Vincenti] disse precisamente il 16 settembre testualmente che: «Le "notizie" diffuse in formato di bozza dalle agenzie di stampa relative al contenuto del D.L. Fare 2 sono del tutto infondate. Non esiste infatti alcuna bozza. Il Mise sta lavorando su diverse ipotesi, con una istruttoria approfondita che deve ancora trovare una adeguata sintesi. La diffusione, senza alcuna verifica preventiva di pretese informazioni genera soltanto inutile confusione».

Può anche darsi che sia stato così per altri dei numerosi aspetti toccati dal decreto, ma, ora che la bozza è uscita davvero, per quanto attiene il settore della distribuzione dei carburanti ciò che è cambiato è solamente il numero dell'articolo [dal 4 al 10, commi da 7 a 23], ma - alla faccia di ciò che era «*infondato, inesistente e preteso*» appena una settimana prima - neppure una virgola è cambiata rispetto a ciò che abbiamo testualmente pubblicato nel N. 34 di FIGISC ANISA NEWS il 16 settembre.

Nel frattempo [come abbiamo notiziato nel N. 35 di FIGISC ANISA NEWS il 23 settembre] il Governo ha fatto uscire la propria agenda di lavoro «*Destinazione Italia*», in cui si parla di carburanti e si definisce la misura della «*completa liberalizzazione del settore della distribuzione, ad esempio per quanto riguarda impianti "ghost" e prodotti "non-oil" ed una maggiore competizione nella logistica di approvvigionamento*».

Sono, pertanto, integralmente confermate tutte le perplessità [peraltro già tempestivamente segnalate alcuni giorni fa unitariamente da FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA a Governo e Parlamento] già rilevate ad una prima lettura a caldo della bozza «*inesistente*».



Ossia, per riassumere – e ricordato che i Gestori non sono contro la ristrutturazione della rete, ma anzi si sono ripetutamente fatti carico in termini fortemente progettuali della questione [da ultimo non più tardi dello scorso mese di agosto], che:

- ✓ il «*piatto forte*» di questo provvedimento è la GHOSTIZZAZIONE della rete, tant'è che da un lato si chiudono impianti d'imperio con la motivazione di tutela delle norme di sicurezza [perché «è ormai prevalente la

casistica in cui il rifornimento viene effettuato direttamente dall'utente e non più da un operatore»], mentre paradossalmente si liberalizza l'insediamento di impianti senza assistenza anche nei centri abitati, e si favorisce in genere la trasformazione di impianti tradizionali in impianti «*ghost*»;

- ✓ non solo il modello distributivo del *ghost* non è certo il modello assunto nei Paesi europei con le reti più efficienti [nel contesto europeo, infatti, si tratta di un modello marginale e residuale rispetto alla modalità di servizio *self postpay*, nonostante questa tesi sia stata assunta per sostenere il ricorso in sede comunitaria e giustificare la scorciatoia presa per evitare seri processi di riqualificazione della rete distributiva], ma risponde solo ad espliciti intendimenti di espulsione di una intera Categoria dal settore con gli inevitabili e già marcati effetti sui livelli occupazionali, senza che l'interesse collettivo, e quello dei consumatori, possano trarne benefici apprezzabili, in assenza di provvedimenti di rimozione delle condizioni discriminanti tra operatori;
- ✓ il provvedimento non individua criteri qualitativi per la chiusura di impianti, al di là di quelli dichiarati incompatibili, limitandosi a mettere un ombrello riparatore – sia rispetto alle chiusure, sia rispetto alla contribuzione al Fondo per la ristrutturazione – ai nuovi potentati che si contendono la distribuzione;
- ✓ non si sa quante risorse effettivamente servano per conseguire gli obiettivi di una ristrutturazione, non si sa chi paga e chi è esente, non si capisce né se ci sono i necessari ammortizzatori sociali per la fuoruscita del Gestore, né se esiste una priorità in tal senso rispetto all'utilizzo delle risorse del Fondo medesimo; in estremi sintesi, si prefigura l'espulsione dal sistema di decine di migliaia di addetti [Gestori e dipendenti] senza una adeguata rete di protezione;
- ✓ non c'è alcuna previsione per la crisi della rete autostradale che abbisogna, tanto quanto e forse ancor più della re-

te ordinaria, di una sua specifica ristrutturazione.

Ad un tanto va pure aggiunto che solo una parte dell'industria petrolifera [per di più non in forma ufficiale e pubblica], risulta essere stata coinvolta nella fase formativa di un provvedimento che è approssimativo, assunto su marcate pressioni contingenti [ad esempio, la minaccia dell'apertura di una procedura di infrazione comunitaria sull'insediabilità degli impianti «ghost»], e «dirigista» in modo che mal si concilia con il fatto che la ristrutturazione della rete impegnerà esclusivamente risorse del settore, e senza alcun impegno di spesa pubblica o di pubbliche incentivazioni.

Infine, tutto questo incerto e discutibile *am-baradan* dovrebbe portare ad un «beneficio permanente» stimato in 7 millesimi/litro!

IL MINISTERO CONVOCA I GESTORI SULLA VICENDA COMUNICAZIONE PREZZI

«Con riferimento all'incontro richiesto da codeste Federazioni con lettera del 20 settembre u.s. e relativo all'obbligo di comunicazione dei prezzi dei carburanti, è convocata una riunione il giorno 2 ottobre 2013 alle h. 16.30 presso gli Uffici del Sottosegretario Sen. Simona Vicari - Ministero dello Sviluppo Economico, Via Veneto, 33. La riunione sarà presieduta dal Sottosegretario Sen. Simona Vicari e vi parteciperà anche il Garante per la sorveglianza dei prezzi, Dott. Gianfrancesco Vecchio.»

Con questa nota il Ministero convoca le Associazioni di categoria dei Gestori sul problema dell'obbligo della comunicazione dei prezzi, le cui disfunzionalità sono state segnalate con la nota inviata dalle medesime al Ministro, al Sottosegretario ed a Mister Prezzi, di cui abbiamo pubblicato il testo su FIGISC ANISA NEWS N. 35 del 23 settembre.

La notizia offre lo spunto per ricordare – a beneficio di chi ci convoca, ovviamente – qualche sommario concetto:

- a) non è un mistero che non abbiamo mai amato questo provvedimento [la legge istitutiva risale al 2009 ed è stata successivamente rafforzata nel 2012 ed infine attuata per decreto ministeriale all'inizio del 2013];
- b) la più forte ragione di questa chiamamola «disaffezione» è che, senza inutili giri di parole, in un regime in cui il Gestore è costretto ad applicare obbligatoriamente un prezzo di sfavore impostogli dal fornitore in forza di vincoli commerciali e contrattuali sperequati ed in un mercato segnato da eccezionali condizioni di disparità [si veda anche quanto si riporta in questo stesso numero al monitoraggio dello *spread* tra i prezzi di cessione alla rete ed all'extrarete], la comunicazione prezzi è nient'altro che l'esposizione alla pubblica gogna di un soggetto già soccombente a monte – non per sua scelta – ed impossibilitato in qualsivoglia modo a competere; insomma un obbligo all'autolesionismo, ad un «pubblico sputtanamento», buttato senza alcun complimento sulle spalle del soggetto più debole;



- c) nessun bene messo a disposizione sul libero mercato del commercio [i carburanti non sono certo soggetti a regimi di prezzi amministrati, come le tariffe energetiche] sconta obblighi di questa natura, ed è più che chiaro che si tratta di una clamorosa disparità di tratta-

mento che trae la sua autentica motivazione dall'esigenza mediatica di dimostrare che si tengono sott'occhio i prezzi di un bene su cui incide un altissimo e sempre crescente contenuto di prelievo fiscale, ossia una vera e propria «foglia di fico»;

- d) ciò non bastando, l'obbligo è corredato da un regime sanzionatorio che - data la esiguità tutta specifica del margine di un Gestore - si mangia, in caso di infrazione, il ricavo lordo nominale di svariati giorni di lavoro, in una rete che da sempre ed ora in particolare produce erogati limitatissimi.

Per queste motivazioni, il Gestore, dunque, è già due volte cornuto e mazziato. Se poi si aggiunge il fatto che rischia di essere punito anche perché il sistema tecnico può, e non solo in questa fase, «far acqua», le volte diventano tre! Tanto per esser chiari.

INCREMENTO ACCISE IN VISTA: SE AUMENTANO ANCORA GESTORI IN SCIOPERO

Comunicato congiunto
del 26 settembre 2013

GESTORI CARBURANTI: SE IL GOVERNO AUMENTA ANCORA L'ACCISA, SUBITO IMPIANTI CHIUSI PER SCIOPERO

Non appena il Governo dovesse davvero, per l'ennesima volta, mettere mano alle accise sui carburanti, la risposta dei Gestori sarebbe decisa e conseguente, con la proclamazione immediata dello sciopero nazionale sia sulla viabilità ordinaria che su quella autostradale.

È questa la decisione assunta - e affidata ad una nota congiunta - delle Organizzazioni di categoria FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL e FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO, a fronte delle voci, sempre più insistenti, che circolano in ambienti governativi, riprese dalla stampa,

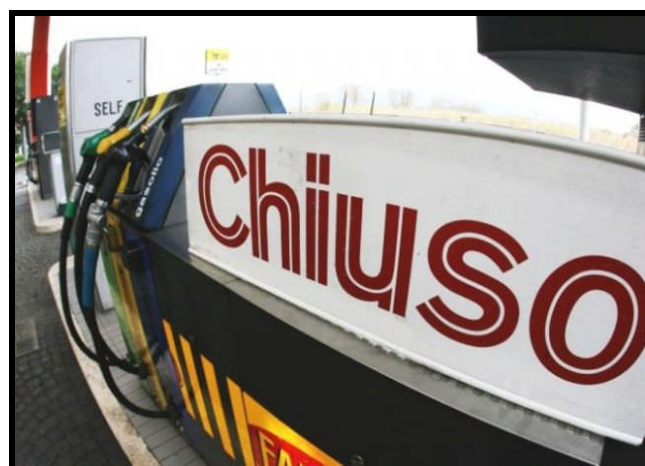
circa un prossimo aumento dell'imposta di fabbricazione sui carburanti per autotrazione.

Si tratterebbe - continua la nota dei sindacati dei Gestori - di una decisione imprudente e del tutto irrazionale, con effetti gravi e controproducenti sia sul piano dello sviluppo che su quello delle stesse entrate erariali.

Effetti che, in ogni caso, né il Paese in generale, né il nostro settore più nello specifico - maltrattato sistematicamente o al più ignorato - possono ulteriormente subire senza predisporre una forte azione di contrasto.

La Politica ha il dovere di recuperare quel minimo di decoro e responsabilità per fare scelte serie ed oculate, nell'interesse collettivo.

Se per ottenere un tale obiettivo - conclude la nota congiunta di FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA - occorre anche il contributo di chiarezza e di richiamo alla responsabilità di una categoria di lavoratori come la nostra, siamo pronti ad offrirlo con la massima determinazione.



Il Governo dovrà trovare denari per coprire spese per 1,6 miliardi di euro, al fine di contenere entro il tetto del 3 % il rapporto deficit/prodotto interno lordo deter-

minato dal famoso vincolo imposto dall'Unione Europea. Un tanto onde evitare l'aumento immediato dell'IVA, che, comunque, scatterebbe dal 2014.

Spunta l'ipotesi – che circola insistentemente sulla stampa economica – di trovare parte di quelle risorse con l'ennesimo aumento delle accise, che, nell'Europa Comunitaria, sono seconde solo all'Olanda per la benzina ed al Regno Unito per il gasolio. Facendo il conto della serva, da ottobre a fine anno, da un volume di consumi residui di poco meno di 10 miliardi di litri [stando al *trend* del calo maturato ad agosto rispetto allo scorso anno, pari ad un -3 %], per coprire 1,6 miliardi di euro interamente con le accise, sarebbe necessario un aumento pari a ben 13 cent/litro [che diventano 16 ivati], una purga cavallina anche più acida di quella somministrata con il decreto «*Salva Italia*» di fine 2011. Naturalmente, l'equazione sarà risolta anche con tagli della spesa o altre imposte, ma in ogni caso, anche senza dover coprire da solo l'intero disavanzo, il contributo delle accise si prefiggerebbe come assai salato: 4 cent/litro sarebbe il numero che ricorre, che, addizionato di IVA, sale a 5 cent/litro.

Questo da un lato; dall'altro il CENTRO STUDI PROMOTOR fa sapere che nei primi otto mesi del 2013 il gettito delle imposte su benzina e gasolio è calato di 0,870 miliardi di euro [-3,5 %], dal momento che i consumi sono calati e nonostante il carico fiscale sia salito.

Secondo i dati di Promotor, da gennaio ad agosto 2013 gli italiani hanno speso per benzina e gasolio 42,1 miliardi di euro, con una flessione del 6,6 % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; nel dettaglio di questa spesa, l'Erario avrebbe incassato un gettito di imposte pari a 23,6 miliardi, con una flessione di 0,870 miliardi e pari ad un -3,5 %, mentre il prezzo industriale [materia prima e costi e margini di distribuzione] ammonterebbe a 18,6 miliardi, scendendo del 10,1 %.



Sempre a detta di Promotor [come sosteniamo da sempre noi] il differenziale rispetto al contesto europeo del prezzo in Italia dipende essenzialmente dal carico fiscale: «*il prezzo della benzina in Italia è il più alto dell'Unione europea con una differenza rispetto alla media di 25 centesimi dovuta per 23 centesimi al maggior carico fiscale. Per il gasolio invece il prezzo italiano è inferiore soltanto a quello della Svezia e si registra, rispetto alla media della Ue, un prezzo più alto di 25 centesimi dovuto per 24 centesimi al maggior carico fiscale.*».

Un *gap* già insopportabile e pesantemente penalizzante che non può più essere ulteriormente esasperato, pena una ulteriore immediata ulteriore e pesante diminuzione dei consumi e, sul più lungo periodo, una ulteriore flessione delle entrate fiscali.

TAVOLI GESTORI-ENI/ESSO: NEGOZIAZIONE APERTA, MA TUTTO IN *STANDBY*

I tavoli sono aperti e la negoziazione, faticosamente riaperta dopo la sosta di agosto, continua, ma nessuna novità significativamente rilevante è ancora emersa dal confronto con le due maggiori aziende del mercato italiano, ENI ed ESSO.

Con **Eni R&M** una prima riunione si è tenuta la scorsa settimana, avente come oggetto il rinnovo dell'accordo per la parte economica [sollecitato dalle Organizzazioni di Categoria come primario (si veda an-

che il n. 33 di FIGISC ANISA NEWS del 6 agosto 2013)], la «*semplificazione commerciale*» proposta dall'Azienda, la definizione del rimborso cali e la questione delle fidejussioni.

Nella riunione, ENI ha ripresentato l'intenzione di rivedere le proprie strategie commerciali, tornando alle due consuete modalità di vendita in «*servito*» e «*self post*», restando la modalità del *self H24* utilizzabile durante le ore di chiusura del punto vendita.

Un elemento già valutato come astrattamente positivo rispetto alle trascorse politiche aziendali, anche se contraddetto da un meccanismo di calcolo del margine basato sulla fatturazione in *servito*, fattore di criticità già giudicato fortemente insoddisfacente. L'Azienda prospetta un elevamento dell'attuale sconto base tra la modalità *postpay* e quella «*servito*», interamente a carico del fornitore, mentre oltre l'importo base di sconto propone in misura pari al 50 % della parte eccedente la compartecipazione del Gestore. In revisione anche l'ammontare degli scostamenti tra il prezzo consigliato e quello praticabile dal Gestore, con un elevamento di quelli in modalità «*servito*» ed una lieve diminuzione di quelli in modalità *postpay*.

Per quanto attiene al rimborso cali ENI, dopo aver disdetto l'accordo del 2005, rimane in attesa di una proposta alternativa da parte delle Organizzazioni di Categoria, avendo le medesime deciso di non accettare quelle proposte in via sostitutiva dall'Azienda. Sulla questione delle fidejussioni si è dichiarata disponibile a trattare.

Con la finalità di condividere un preciso programma di lavoro, le Parti hanno concordato di aprire, a breve, tre specifici tavoli tecnici per affrontare compiutamente le tematiche in negoziazione.

Relativamente al tavolo tecnico per la determinazione del contenuto economico dell'accordo, FAIB, FEGICA e FIGISC si sono impegnate a presentare entro la fine del mese

ipotesi economiche differenziate, formulate tenendo in conto sia della fatturazione in modalità «*servito*» che di quella in modalità *self service*; la questione fidejussioni sarà affrontata prendendo in esame l'opportunità di avvalersi di forme alternative alla fidejussione bancaria e verificando altre soluzioni accessorie, mentre per il rimborso cali si tenta un'intesa che, prendendo le basi dall'accordo del 2005, vi apporti le necessarie modifiche condivisibili dalle Parti.

Gestori ed Azienda hanno concordato di convocare la prima riunione per la parte economica entro la prima decade di ottobre.



La scorsa settimana le Organizzazioni di Categoria si sono incontrate anche con la **Esso**, per riprendere in esame le proposte formulate dall'Azienda nello scorso mese di luglio e per comporre la base di negoziazione per un possibile rinnovo dell'accordo economico.

Esso ha riproposto la propria definizione quantitativa degli sconti di base e degli incentivi di qualità sulle tre modalità di servizio *24H*, *postpay* e «*servito*».

La discussione si è ovviamente incentrata in via pregiudiziale sulle intenzioni azien-

dali in merito alla diffusione del modello 24 H: Esso ha dichiarato che tale modalità - che attualmente è in via di sperimentazione in circa cinquanta punti vendita - è una delle diverse iniziative che l'Azienda sta valutando, finalizzate tutte ad un recupero dei margini, con ricadute anche sul Gestore, che rimane, secondo tale dichiarazione, ancora la figura centrale dei rapporti contrattuali presenti e futuri.

Nel corso della riunione Figisc ha rimarcato che sembra che proprio l'azienda che per prima ha introdotto ed enfatizzato la modalità H24 stia rivedendo la propria posizione in considerazione che essa non tiene conto né dell'intero *target* dei consumatori né corrisponde alla migliore soluzione per sviluppare tutte le potenzialità di servizi ed attività di un impianto, mentre tutte le tre sigle della Categoria hanno confermato - come già espresso in precedenza - la più netta e ferma contrarietà sullo sviluppo di un simile modello di rete di marchio.

Esso, preso atto delle posizioni pregiudiziali di FAIB, FEGICA e FIGISC, ha dichiarato la disponibilità a ricercare comunque una soluzione che possa essere di reciproca accettabilità. Sul piano economico, l'Azienda propone una fatturazione unica delle tre modalità di vendita che abbia a riferimento lo sconto del *postpay*, mentre per il segmento di vendita «*servito*» si potranno valutare compensi aggiuntivi rispetto alla modalità *postpay* che possano in parte ristorare i maggiori costi sostenuti dalle gestioni.



SEMPRE PIÙ SU LO SPREAD DEL PREZZO DI CESSIONE TRA RETE ED EXTRARETE

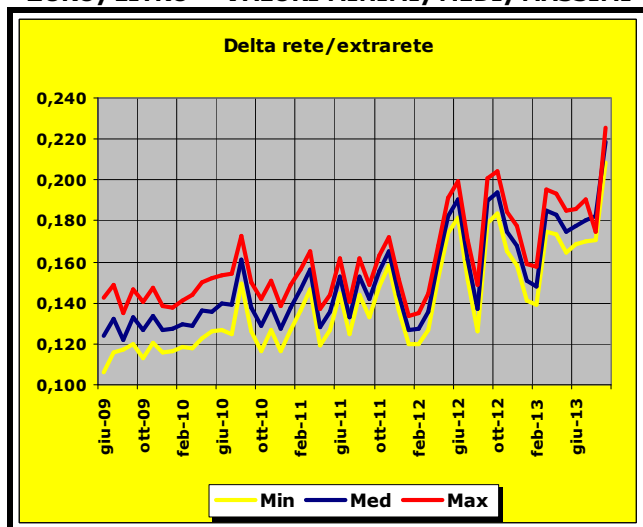
L'ultimo monitoraggio risale al N. 15 di FIGISC ANISA NEWS del 29 aprile; l'aggiornamento da noi predisposto sui dati fino ad oggi rileva un divario progressivamente in crescita che caratterizza i prezzi di cessione riservati da un lato al Gestore degli impianti di marchio, e dall'altro al circuito extrarete, ossia alle pompe «*no-logo*».

La differenza del prezzo di cessione ivato tra i due circuiti ha raggiunto nel 2013 [periodo gennaio-settembre] medie comprese tra i 17 ed i 19 centesimi/litro, sia per la benzina che per il gasolio. Ma nel periodo di osservazione del 2013 si sono accertate - e proprio nelle scorse settimane di settembre - anche punte di 25 centesimi! [nel 2012 al massimo di 24].

Valori assolutamente ingiustificati da attribuire all'evidenza che l'industria petrolifera coltiva 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*, differenze di tale entità che 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

Divario progressivamente crescente, dal momento che la sua entità - in un periodo che va dalla metà del 2009 al settembre del 2013, secondo il monitoraggio che andiamo facendo da qualche anno -, è aumentata in pochi anni in ragione del 76 % per la benzina e del 50 % per il gasolio.

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

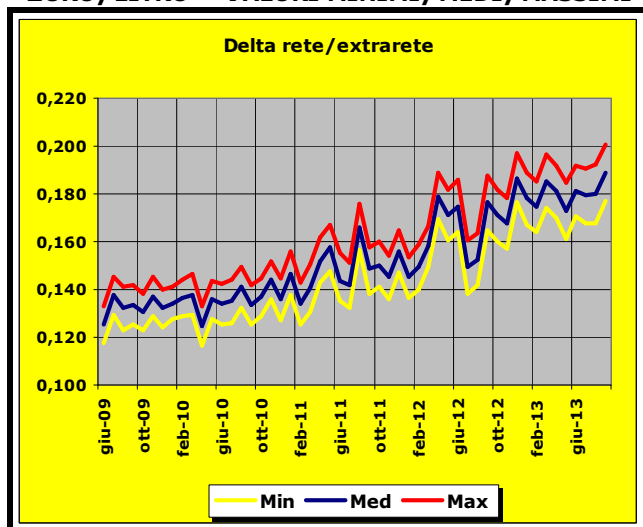


I valori del periodo giugno-dicembre 2009, degli anni interi 2010, 2011 e 2012, del periodo gennaio-26 settembre 2013 sono indicati in tabella:

**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	0,167	0,177	0,185

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



I valori per il periodo di giugno-dicembre 2009, per gli anni interi del 2010, 2011, 2012, e per il periodo gennaio-26 settembre 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 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 il settembre 2013] superano i 20 centesimi/litro ed arrivano anche fino a 25 centesimi, come si evince dalle due seguenti 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	0,230	0,240	0,252

**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	0,200	0,211	0,223

L'aggiornamento del monitoraggio sui prezzi della rete *no-logo* evidenzia almeno due dati significativi:

- a) sul confronto tra prezzi della rete marchiata 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 13 cent/litro per la benzina e da 9 a 14 cent/litro per il gasolio;
- b) 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 risulta notevolmente inferiore [anche del 50 %], ma altresì più stabile: con questo metodo di calcolo il divario in qualche anno si è attestato da 5 a 6 cent/litro per la benzina e da 5 a 8 cent/litro per il gasolio, una differenza comunque 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.

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

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	-0,129	-0,061

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

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	-0,142	-0,075

Prendendo sempre a riferimento un periodo di osservazione compreso tra il giugno 2009 il settembre 2013, si osserva che il divario tra prezzi dei *no-logo* e rete colorata in modalità servito è aumentato del 59 % per la benzina [da 8 a 13 cent/litro] e del 67 % per il gasolio [da 9 a 14 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 15 % per la benzina [da 5 a 6 cent/litro] e del 39 % per il gasolio [da 5 a 8 cent/litro].

Che in questa situazione che conduce al *default* il Gestore debba anche pubblicizzare la sua impossibilità di competere con un vincolo ad adempiere – sotto pena di sanzioni – comunicando i prezzi al Ministero è solo una VERGOGNOSA VESSAZIONE.

