

**N. 40/2013 - 21.10.2013**

**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](mailto:figisc@confcommercio.it) - [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**

**sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**il presente numero si compone di 7 pagine**

## **SOMMARIO DEL NUMERO 40**

**ANTITRUST E MINISTERO  
SU COMUNICAZIONE PREZZI:  
PERSEVERARE NELL'INGIUSTO**  
[pagina 1]

**CANTARELLI, ANISA:  
RIPRENDERE IMMEDIATAMENTE  
IL TAVOLO AUTOSTRADALE**  
[pagina 4]

**MANOVRE DI BILANCIO:  
L'AGGUATO DI ULTERIORI  
AUMENTI DELLE ACCISE**  
[pagina 5]

**DAL COMITATO DI COLORE  
SOSTEGNO ALLA PIATTAFORMA  
PER NEGOZIATO CON ENI**  
[pagina 6]

**MARTINO LANDI  
RICONFERMATO ALLA GUIDA  
DELLA FAIB CONFESERCENTI**  
[pagina 7]

**GESTORI AUTOSTRADALI ENI  
IN ASSEMBLEA A BOLOGNA  
IL 24 OTTOBRE**  
[pagina 7]

## **ANTITRUST E MINISTERO SU COMUNICAZIONE PREZZI: PERSEVERARE NELL'INGIUSTO**

Ha detto l'Antitrust, in persona del suo direttore energia Alessandro NOCE, che l'Osservatorio sui prezzi dei carburanti messo in piedi dal Ministero dello Sviluppo economico «è un buono strumento per incentivare le compagnie a competere» [e quanto sia azzeccato questo commento è dimostrato dal fatto che invece è il gestore che deve comunicare il prezzo, imposto dalle compagnie e nella stramaggior parte dei casi palesemente non competitivo, gestore che è pure sanzionato in caso di inadempienza], ma che bisogna fare di più per imprimere «*maggiore fruibilità per i consumatori finali*».

A sostegno di questa tesi Antitrust argomenta che «*Il beneficio di questo strumento è direttamente proporzionale alla fruibilità, che attualmente è limitata. Bisogna sensibilizzare i consumatori, nessuno sa che ora esiste questa banca dati. Non deve rimanere un mondo chiuso solo per gli addetti ai lavori*», ed ha, pertanto, suggerito una pubblicità istituzionale al sito, «*magari prima del TG1*».

In altre parole, sembra dire l'Authority del mercato [che di «libero» mercato se ne intende]: oggi, questa genialata che è stata inventata non se la fila proprio nessuno, occorre venderla a forza [come accade per molte cose inutili!] con della vecchia, sana pubblicità da imbonitori.

Dal canto suo, dopo l'incontro del 17 ottobre con le Organizzazioni dei gestori [il secondo dopo una prima riunione il giorno 8], il Ministero per lo sviluppo economico ha emesso una nota stampa in cui dice che *«ha sollecitato le Associazioni ad adoperarsi per garantire la completa adesione dei gestori alla registrazione ed alla comunicazione dei prezzi nel più breve tempo possibile, chiarendo che il suo obiettivo NON È QUELLO DI APPLICARE SANZIONI»*, tant'è che [con una logica davvero conseguente!] ha subito precisato che *«intende avviare CAMPAGNE SISTEMATICHE DI CONTROLLI A PARTIRE DALL'INIZIO DEL PROSSIMO MESE DI DICEMBRE»*.

Insomma si continua a perseverare nell'inutilità, nella finzione mediatica e nell'errore, quest'ultimo aggravato dalla consapevolezza che ad esso si aggiunge una grave ingiustizia.

#### Inutilità.

1. In Francia, ossia dove il sito governativo dei prezzi esiste da anni, e quindi dovrebbe essersi diffusa una attitudine ad avvalersi abitualmente di tale strumento, gli accessi al sito medesimo – compresi quelli da applicazione per cellulare – riguardano giornalmente una media non superiore allo 0,3 per mille della popolazione. Come dire: ogni 10.000 francesi, a 9.997 non gliene importa e basta. Un *«servizio pubblico»* decisamente snobbato.

2. Nel settore della distribuzione carburanti chi ha davvero un interesse a promozionarsi, già lo fa attraverso siti, applicazioni e quant'altro, che, sorti spontaneamente per una finalità espressamente commerciale – come avviene in un mercato normale –, già abbondano e sono a disposizione dei consumatori. Come sempre, lo Stato arriva poi a colmare artificiosamente e goffamente nicchie già colmate in via naturale dal mercato.

#### Illogicità.

1. La pubblicità del prezzo è un basilare del marketing in un mercato *«normale»*: è in-

teresse del venditore proporsi sul mercato, lo fa a sue spese e nelle forme che si sceglie, beninteso ove abbia qualcosa di conveniente da proporre in modo da attirare consumatori, con un bilancio costo-beneficio altamente positivo. In altre parole: un mercato che sia, si ribadisce, normale ha tutto l'interesse a pubblicizzare il prezzo. La promozione sul mercato non è un *«obbligo di Stato»*, che da queste cose dovrebbe starsene ben lontano.



2. Vi deve invece essere, questa sì, una giusta tutela pubblica del consumatore rispetto agli usi fraudolenti della promozione del prezzo ed in genere dalla pubblicità ingannevole. Però con criteri generali rispetto agli operatori ed ai beni messi in vendita. Invece, per la distribuzione carburanti – ove pure il prezzo non è amministrato, il bene non è a tariffa imposta da provvedimenti dello Stato – la regola è del tutto diversa da quella degli altri beni e la semplice esposizione del prezzo direttamente nel sito di vendita, come per tutti gli altri operatori, è invece raddoppiata [perché l'esposizione del prezzo il gestore già la fa!] da un obbligo di pubblicizzazione del prezzo *erga omnes* [a tutto il mondo del web cioè]. Una palese *«asimmetria»* [come piace sempre dire ad Antitrust], quindi una discriminazione tra operatori di teorico libero mercato, senza motivazioni sufficienti a giustificarla, ossia illogica ed autoritaria.

Sviamento.

1. Che i provvedimenti di conoscibilità del prezzo abbiano, al di là di quel che sembrano, una finalità fuorviante è evidente se solo si pensi che lo Stato – senza limite di sorta – è il percettore del 60 % del prezzo a cui il consumatore è costretto a pagare i carburanti. Lo Stato non si assume neppure la responsabilità di fissare lui un prezzo di cui si appropria per il 60 %, [è la finzione del prezzo libero!], ma si limita a dire al consumatore: io continuerò a portarti via 1 euro al litro quando vai a far benzina, però ti dirò dove puoi andare a risparmiare qualche cent. Cattiva aritmetica e peggiore coscienza!

Palese ingiustizia.

1. Ministero ed Antitrust ben conoscono le dinamiche in questo settore, dove due canali di approvvigionamento consentono agli operatori della distribuzione di dover subire o di potersi avvantaggiare [a seconda dei casi] di prezzi di fornitura che viaggiano ad oltre 20 centesimi/litro di differenza, con ciò rendendo la competizione senza storia. Nonostante ciò, ed anzi – a questo punto non vediamo perché non dirlo! – proprio per ciò! hanno imposto forzosamente, con più leggi dello Stato e poi, non contentandosi di fare cattive leggi, coi loro regolamenti attuativi, proprio al gestore [e non proprio alle compagnie, come sostiene Antitrust] di autosputtarsi nella gogna del *web*, obbligandolo, cioè, a dichiarare la sua impossibilità a competere e ad segnarsi col gessetto nella lavagna dalla parte della colonna dei cattivi.

2. Ma, siccome al peggio non v'è limite, oltre a ciò è stato previsto anche un pesante sistema sanzionatorio per chi non dovesse o potesse autosputtarsi. Ora, se un commerciante qualunque [con il solo obbligo di esporre] non esponesse, mettiamo, il prezzo di un orologio Rolex da 10.000 euro, rischierebbe una sanzione che intaccherebbe una parte tutto sommato ancora sopportabile del proprio ricarico su quel singolo orologio. Ma un gestore [con obbligo du-

plice di esporre & comunicare] rischierebbe, invece, fino ad un massimo anche di un mese del suo stentato margine su tutto il carburante che il suo impianto arriva a vendere [il margine di 80.000 litri, ma anche di 120.000 se parliamo di margini «reali» e non «nominali», circa più del 10 % dell'erogato medio (a valori 2013) di un impianto della rete dove il gestore ancora c'è]. Tanto per avere un minimo corretto elemento di confronto per chi sostiene [ad esempio, «Mister Prezzi»] che le sanzioni «non sono particolarmente elevate (sono le stesse che si applicano nei confronti di qualsiasi commerciante per la mancata esposizione dei prezzi di vendita)».

Inutile, illogico, autoritario, fuorviante e furbetto verso il consumatore, palesemente discriminante a senso unico per il gestore, iniquo nell'evidente asimmetria di obblighi e sanzioni.

Ecco perché, anche dopo due incontri in sede ministeriale, il giudizio su questa faccenda resta sempre che, almeno così com'è, si tratta di una imbevibile purga!

[g.m.]



## CANTARELLI, ANISA: RIPRENDERE IMMEDIATAMENTE IL TAVOLO AUTOSTRADALE

*«Che si possa continuare ad andare avanti senza che venga definito alcunché sui tanti fronti aperti, aziende, concessionari e governo se lo possono scordare: in autostrada c'è una vertenza aperta da venti mesi, che non ha prodotto altro che qualche generica dichiarazione di intenti. Da fine luglio, nonostante il pur importante intervento del Presidente della Commissione di garanzia sugli scioperi, Alesse, nulla si è più aggiunto o definito, mentre perdura la crisi del comparto e mentre si aggravano quotidianamente le condizioni delle imprese di gestione. Credo che sarà giocoforza dover mandare un nuovo segnale forte e determinato con una rinnovata mobilitazione della categoria!».*

A denunciare questa pesante situazione di stallo sul fronte autostrade è Stefano CANTARELLI, Presidente Nazionale ANISA CONF-COMMERCIO, che segnala come *«l'unico fatto degno di nota [che però dimostra che si possono trovare mediazioni accettabili] è costituito dall'accordo appena concluso tra FAIB, FEGICA ed ANISA e la Esso, con cui si è trovata una quadra abbastanza decorosa sugli aspetti economici, sia pure con il limite di durata dell'accordo di due anni. Se un accordo è stato possibile - e con la seconda più grande azienda della rete - un tanto dovrebbe essere di esempio e soprattutto costituire occasione per il Ministero di chiedere l'adempimento del dovere di negoziazione a tutte le altre aziende che finora sono state sostanzialmente latitanti [il 24 ottobre, peraltro, vi sarà l'assemblea unitaria dei gestori delle AdS Eni]».*

Il Presidente ANISA sottolinea che *«solo a condizione di ottenere una proroga tecnica dell'accordo del 2002 per la prosecuzione fino a scadenza naturale dei contratti in essere tra Compagnie e Gestori, ha senso proseguire a rinegoziare per affrontare gli altri nodi della vertenza in atto: la destina-*

*zione alle sofferenze delle gestioni. dovute al crollo delle vendite ed alle penalizzazioni delle discriminanti politiche di pricing, di parte delle risorse derivanti dalle ipotesi di riduzione delle royalty, la revisione degli accordi [di cui quello con Esso rappresenta ad oggi un'eccezione], la ristrutturazione della rete e dei servizi. Ricordando, per inciso, che fin dai primi di agosto abbiamo dichiarata chiara e tonda l'assoluta determinazione delle Organizzazioni di Categoria di riprendere il programma di agitazione e chiusura degli impianti al primo segno di irresolutezza o di elusione manifestato dalle controparti!».*



Cantarelli riserva anche un passaggio sulla questione della ristrutturazione della rete, osservando che *«In autostrada nel 2012 la perdita di erogati è stata più che doppia di quella della rete ordinaria, e le proiezioni sul 2013 confermano che se la rete stradale perde circa 5,5 punti percentuali sull'anno precedente, in autostrada la perdita sfiora i 13,6 punti percentuali. Ciò significa che circa metà della rete non ha più una sufficiente giustificazione economica nel bilancio costi e ricavi. Tuttavia neppure nelle discutibili norme del decreto del "Fare Due" [poi stralciate] qualcosa è stato previsto per il settore autostradale. Così si continua a non far nulla, se non lasciare marcire i gestori fino al fallimento su impianti che erogano, con obblighi e costi di servizio 24 ore su 24, meno di una pompa bianca della rete stradale.»*



## MANOVRE DI BILANCIO: L'AGGUATO DI ULTERIORI AUMENTI DELLE ACCISE

Lo denuncia ASSOPETROLI: nella legge di stabilità, approvata nel Consiglio dei Ministri della scorsa settimana, c'è una «*clausola di salvaguardia*» che porterebbe, in caso di attivazione, a dover trovare 10 miliardi di euro sulle accise. «È importante» fa sapere Assopetroli «che si sappia che la tenuta del sistema della distribuzione dei carburanti non può sostenere oltre il carico fiscale che grava su di essi, aumentarlo sarebbe una vera follia. Dopo il decreto legge sull'IMU che rischia di scaricare 1.525 milioni di euro sulle accise, questa ulteriore spada di Damocle che grava sui carburanti deprime qualsiasi possibilità di investimento in un settore già in forte crisi. Ci attendiamo dal Governo chiarezza e senso di responsabilità su questo tema perché influisce su un comparto e su beni fondamentali per l'economia del Paese. Ci riserviamo sin d'ora dopo una attenta disamina del testo finale, di chiedere con forza alla buona politica che ancora abita il Parlamento, l'eliminazione di ogni clausola vessatoria di salvaguardia che possa solo adombrare odiosi aumenti di accisa sui carburanti che decreterebbero la fine del settore e non porterebbero un euro in più nelle casse dello Stato».

Il Governo motiva l'esistenza della clausola di salvaguardia dichiarando che in questa fase non è possibile contabilizzare tutti i risparmi attesi dalla «*spending review*», ossia dai provvedimenti previsti per ridurre la spesa pubblica: «la tentazione sarebbe stata di quantificare gli obiettivi già nella Legge di Stabilità. Ce ne siamo astenuti, però abbiamo messo come clausola di salvaguardia il fatto che potranno essere realizzati degli obiettivi di risparmio della spesa, penso soprattutto alla migliore definizione di costi e di fabbisogni, riduzione degli sprechi, abbandonando la tecnica dei tagli che in una certa misura abbiamo dovuto utilizzare in questa manovra per tenere conto della necessità di far quadrare i conti» ha chiarito il Ministro dell'Economia, Fabrizio SACCOMANI.

Ma, in realtà, la clausola di salvaguardia non è quella di poter realizzare obiettivi di risparmio della spesa – come dice il Ministro –, bensì quella di prevedere che se ciò non accade l'aumento delle imposte è automatico!

### GETTITO FISCALE ACCISE ED IVA 2000-2012 – MILIONI EURO [FONTE: ACI]

| Anno                          | Accise ed Iva   |
|-------------------------------|-----------------|
| 2000                          | 29.092          |
| 2001                          | 29.844          |
| 2002                          | 30.648          |
| 2003                          | 31.103          |
| 2004                          | 31.867          |
| 2005                          | 32.335          |
| 2006                          | 32.661          |
| 2007                          | 32.744          |
| 2008                          | 33.139          |
| 2009                          | 30.325          |
| 2010                          | 30.900          |
| 2011                          | 33.028          |
| 2012                          | 38.141          |
| <b>Variazione % 2013/2000</b> | <b>+31,10 %</b> |

In sostanza la clausola di salvaguardia è un «*paracadute*» nel caso in cui con le misure di revisione della spesa pubblica non si riuscissero a trovare le risorse necessarie: in altre parole senza tagli alla spesa pubblica [ma davvero si vogliono

fare?!] c'è sia il concreto rischio di un aumento delle accise su carburanti e tabacchi per 10 miliardi di euro, ma anche [visto che la clausola è doppia] il taglio delle detrazioni IRPEF [che però vale solo 500 milioni di euro], effetti che inizierebbero a dispiegarsi dal 2015. In ballo ci sarebbero 3 miliardi di euro per il 2015, 7 miliardi per il 2016 e 10 miliardi per il 2017, per un totale di 20 miliardi di euro.

Quale la morale di questa faccenda?

Diminuire gli sprechi [al di là che sia obbligatorio «*politicamente*» dire che lo si farà], è in realtà un'illusione, mentre invece aumentare le imposte [al di là che sia opportuno «*politicamente*» dire che non lo si farà] è una certezza, e quindi è meglio premunirsi in anticipo [magari senza pubblicizzarlo troppo] che se non si farà la prima cosa, comunque si farà la seconda!

Con buona pace di quel che dice di sé il Premier Letta: «è il primo governo che *diminuisce le tasse*». Già.

[g.m.]



## DAL COMITATO DI COLORE SOSTEGNO ALLA PIATTAFORMA PER NEGOZIATO CON ENI

In preparazione della fase di negoziazione con ENI R&M [il prossimo incontro è previsto per il 25 ottobre] sui contenuti economico-normativi degli accordi e sulle proposte commerciali dell'Azienda, FIGISC ha riunito a Roma giovedì scorso 17 ottobre il Comitato Nazionale di Colore.

Presenti i componenti del Comitato [facenti anche tutti parte degli organismi dirigenti di Federazione] P. ANGELUCCI, G. BINDO, S. CAMPAZZI, I. CASOLO, P. CASTELLANA, A. MICHELI, V. PEZZUTO e Luca SQUERI, con l'assistenza della Segreteria [P. Uniti e G. Di Bellonia], Maurizio MICHELI, Presidente Nazionale, ha illustrato e posto in discussione la proposta che FAIB, FEGICA e FIGISC hanno inviato alcuni giorni fa all'Azienda per la discussione ai tavoli.

Dopo ampio confronto ed approfondita discussione [in particolare riservata alle tematiche sul segmento della modalità di servizio su cui determinare il margine dei gestori] i componenti del Comitato hanno approvato i contenuti del documento, nonchè conferito mandato al Presidente Micheli per il proseguimento della trattativa con ENI a partire dalla proposta presentata.



## MARTINO LANDI RICONFERMATO ALLA GUIDA DELLA FAIB CONFESERCENTI

Martino LANDI è stato riconfermato dalla assemblea elettiva della Federazione alla guida della FAIB CONFESERCENTI.



Nell'ampia relazione presentata all'assemblea elettiva, che ha spaziato su un'ampia analisi del settore, Landi ha sottolineato come FAIB «nel corso degli anni ha sempre messo al centro della propria azione l'unità della categoria come valore da preservare. Lo ha fatto in tutte le circostanze e soprattutto nei momenti più difficili.»

«É stato così» ha aggiunto, toccando il tema dei rapporti tra le associazioni «anche per la breve esperienza del coordinamento FAIB-FEGICA, maturato sul terreno di una scelta politica e della necessità di procedere a una ristrutturazione della rappresentanza associativa, purtroppo non andata in porto». «FAIB ha riposizionato al centro il negoziato e il confronto tra le parti, nell'ambito del riaffermato quadro legislativo di settore» ha detto Landi e «la rappresentanza dei gestori ritrova l'unità d'intenti, con la ritrovata intesa con FIGISC sui temi essenziali del rinnovo degli accordi, dell'intangibilità del margine, della messa in sicurezza degli imprenditori della distribuzione.»

## GESTORI AUTOSTRADALI ENI IN ASSEMBLEA A BOLOGNA IL 24 OTTOBRE

### A TUTTI I GESTORI AUTOSTRADALI ENI/AGIP

Cari Colleghi, Vi ricordiamo che, stante il perdurare del disinteresse finora manifestato da parte dell'Azienda in riferimento alle problematiche che stanno soffocando tale segmento di rete, le Organizzazioni di Categoria hanno **RITENUTO INDISPENSABILE** convocare una

**ASSEMBLEA GENERALE  
DEI GESTORI ENI/AGIP  
GIOVEDÌ 24 OTTOBRE  
ORE 10,30, a Bologna  
c/o Ristorante «Nonno Rossi»  
via dell'Aeroporto**

per affrontare le iniziative da assumere in merito alle seguenti problematiche:

- Invio disdette ai Gestori per scadenza affidamenti ASPI ed altre Concessionarie
- Rinnovo accordo commerciale scaduto da due anni
- Aumento fidejussioni, disdetta accordo cali e relativi rimborsi
- Verifica azioni intraprese a seguito apertura della vertenza 2012/13
- Aggiornamento sulle richieste avanzate in sede istituzionale

Considerata l'importanza dei temi che dovranno essere affrontati e delle decisioni che dovranno essere assunte, riteniamo che sia ESSENZIALE LA PARTECIPAZIONE DI TUTTI. SENZA ECCEZIONE ALCUNA.

**FAIB AUTOSTRADE CONFESERCENTI  
FEGICA CISL  
ANISA CONFCOMMERCIO**