

N. 44/2013 - 28.II.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 7 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 44

**LO «STACCO» DELLE IMPOSTE
VALE 25,3 CENT/LITRO -
COMUNICATO ASSOPETROLI**
[pagina 1]

**RISTRUTTURAZIONE RETE:
GLI EMENDAMENTI PROPOSTI
DA FAIB, FEGICA E FIGISC**
[pagina 2]

**FAIB, FEGICA ED ANISA
CONTRO LE DISDETTE
CONTRATTUALI SULLA A22**
[pagina 4]

**IL CONTRIBUTO DI
FIGISC PIEMONTE AL DIBATTITO
SULLA RISTRUTTURAZIONE**
[pagina 5]

**AUTOSTRADE: SUI CONTRATTI
FAIB, FEGICA ED ANISA
METTONO IN MORA SHELL**
[pagina 7]

LO «STACCO» DELLE IMPOSTE VALE 25,3 CENT/LITRO - COMUNICATO ASSOPETROLI

«Lo stacco Italia rispetto alla media europea è di 26,8 euro/cent ma di questi ben 25,3 sono dovuti allo Stacco Italia Accisa. Tasse che pesano sulle tasche degli italiani e che hanno provocato nei primi nove mesi dell'anno una perdita di gettito, per effetto del crollo dei consumi, di quasi 500 milioni di euro. Non invertire la rotta è pura follia». A sostenerlo in una nota è il presidente di **ASSOPETROLI - ASSOENERGIA**, **Franco Ferrari Aggradi**, intervenendo a Torino al convegno organizzato dalla Regione Piemonte sulla Rete Distribuzione Carburanti.

«Lo abbiamo detto e ripetuto alla politica che non vuol sentire: le accise - sottolinea Ferrari Aggradi - stanno fermando il nostro Paese. Oggi con la collaborazione di **FIGISC ANISA CONFCOMMERCIO** ve ne forniamo la prova. Il Governo rifletta ed eviti, come ha invece nuovamente fatto anche con la legge di stabilità 2014 appena votata con la fiducia, ogni ulteriore aumento di accisa che aggraverebbe la situazione economica di famiglie, imprese e lavoratori».

Alla data di oggi per ogni litro di benzina verde ogni automobilista paga all'Erario, rileva «ben 1,037 euro di tasse. La settimana precedente erano 1,034 euro/litro. In alcuni casi alla componente fiscale nazionale va aggiunta l'addizionale regionale

che va dai 2,5 ai 5 centesimi, per un peso complessivo della quota fiscale di 1,087 euro/litro, per le Regioni con aliquota massima. Una mostruosità tutta italiana. Da qui - prosegue Ferrari Aggradi - l'esigenza di una informazione semplice ed immediata ai cittadini e alla politica».

«Assopetroli-Assoenergia - conclude - fornirà periodicamente il dato Stacco Italia Accisa o Stacco Fiscale, a chiunque sia interessato a verificare come le accise stiano fermando la nostra economia ed il nostro Paese».



RISTRUTTURAZIONE RETE: GLI EMENDAMENTI PROPOSTI DA FAIB, FEGICA E FIGISC

Come sinteticamente riferito del n. 43 di FIGISC ANISA NEWS, in merito alla bozza di disegno di legge recante misure per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, FAIB, FEGICA e FIGISC avevano unitariamente inoltrato al Ministero dello sviluppo economico una serie di emendamenti ritenuti «assolutamente pertinenti e coerenti con il progetto di razionalizzazione ed ammodernamento della rete che si intende perseguire».

Nello specifico, le tre Organizzazioni dei Gestori hanno presentato le seguenti proposte integrative:

«Dopo il comma 25 è **aggiunto** il seguente comma:

25-bis.

Tenuto conto dell'impatto sociale determinato dalla diffusione di impianti completamente automatizzati e senza presidio promossi dalla recente legislazione in materia di razionalizzazione ed ammodernamento della rete distributiva, in linea con gli obiettivi originari posti alla base della costituzione del Fondo per la razionalizzazione della rete carburanti, possono accedere all'indennizzo previsto per i gestori di impianti chiusi e smantellati anche tutti i gestori i cui impianti siano stati interamente automatizzati dal proprietario a far data dal 1.1.2012.

MOTIVAZIONE:

L'impatto sociale conseguente alla trasformazione di impianti interamente automatizzati deve essere affrontato con il medesimo ammortizzatore previsto ed utilizzato per la chiusura dei punti vendita inefficienti ed incompatibili. La misura «retroattiva» è motivata dal fatto che l'automazione viene di fatto promossa con provvedimento di cui alla legge 5 luglio 2011, n. 111.

Dopo il comma 27 è **aggiunto** il seguente comma:

27-bis.

Allo scopo di meglio promuovere la diversificazione nelle relazioni contrattuali tra i titolari di autorizzazioni o concessioni ed i gestori degli impianti carburanti già prevista dal decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni con la legge 24 marzo 2012, n. 12, al comma 2 dell'art. 17 della medesima legge dopo le parole <<la definizione delle suddette tipologie contrattuali>> sono aggiunti i seguenti periodi: <<In ogni caso, sia nel caso che siano previste all'interno di accordi

interassociativi, sia che vengano definite dal Ministero dello sviluppo economico, in osservanza dei rilievi formulati dall'AGCM in materia di accordi orizzontali e così come previsto dall'art. 19 della legge 5 marzo 2001, n. 57, le nuove tipologie contrattuali debbono essere oggetto di una fase negoziale di secondo livello tra organizzazioni di categoria e ciascun titolare di autorizzazione tesa alla definizione di un accordo aziendale, per una puntuale definizione degli elementi contrattuali per ogni differente tipologia contrattuale, delle condizioni economico-normative che regolano il rapporto tra azienda e gestori. La conclusione dell'accordo aziendale di secondo livello come sopra descritto è condizione essenziale, pena la nullità in fatto e in diritto, per l'utilizzo di ciascuna nuova tipologia contrattuale da parte del titolare di autorizzazione.>>.

MOTIVAZIONE:

L'introduzione di nuove tipologie contrattuali per regolare i rapporti tra titolari delle autorizzazioni e gestori degli impianti, prevista dall'art.17, comma 2, del d.l. 1/2012, ha incontrato nei fatti un serio impedimento nel riuscire a raggiungere sufficienti ed efficaci mediazioni negoziali esclusivamente a livello interassociativo. L'obbligatorietà del secondo livello aziendale di contrattazione risolverebbe positivamente il problema, ottenendo in più anche l'opportunità di rendere la nuova tipologia contrattuale più flessibile ed adatta a ciascuna realtà commerciale ed industriale tipica del singolo titolare. Ciò nel solco di quanto indicato dall'Antitrust e disposto dal Legislatore, che hanno voluto sottrarre alla negoziazione interassociativa «orizzontale» ogni possibilità di affrontare temi di carattere economico-commerciale riservandoli alla trattazione aziendale.

Dopo il comma 27-bis è **aggiunto** il seguente comma:

27-ter.

All'articolo 28, comma 8, lettera b), della legge 15 luglio 2011, n. 111, come modificato dall'articolo 8, comma 22-bis, della

legge 26 aprile 2012, n. 44, sono abrogate le parole <<nel rispetto delle norme e delle prescrizioni tecniche che disciplinano lo svolgimento delle attività di cui alla presente lettera>> e sono aggiunte in fondo le parole <<utilizzabili anche per altre attività commerciali.>>.



MOTIVAZIONE:

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato si è espressa con Parere del 21 giugno 2013, inviato ai Presidenti del Senato, della Camera e del Consiglio dei Ministri e allo stesso Ministro dell'economia e delle finanze, per segnalare la necessità di un intervento normativo volto a rimuovere norme e prescrizioni tecniche sulla rivendita dei tabacchi - in particolare per la distribuzione dei carburanti -, finalizzate a introdurre limitazioni a tali attività, in contrasto con le norme nazionali e comunitarie sulla concorrenza.

La disposizione di cui al comma 28 è finalizzata a ripristinare le condizioni per lo svolgimento delle attività di vendita tabacchi presso le stazioni di servizio, già introdotte dalla normativa di liberalizzazione del settore carburanti nel 2011, che sono state fortemente limitate dall'emanazione di norme tecniche quali quelle contenute nel Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 38 del 21 febbraio 2013, che ha privato di efficacia la liberalizzazione della rivendita dei tabacchi presso gli impianti di distribuzione dei carburanti.

NOTA A MEMORIA

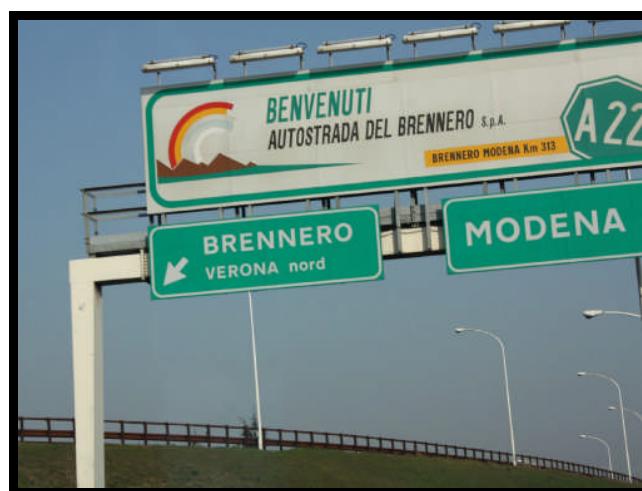
In ordine alle disposizioni in materia di incompatibilità degli impianti recate dallo schema delle misure per la razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti predisposto da codesto spett/le Ministero, le scriventi Federazioni evidenziano le considerazioni in appresso dettagliate:

- a) lo schema prevede più sovrapposizioni ed intersezioni di criteri di incompatibilità e, segnatamente, quelli di cui ai commi 20 e 21, attinenti alle norme di sicurezza stradale, nonché quelli di cui al comma 22, a loro volta incidenti in tutto od in parte su quanto già previsto in materia dal decreto del Ministero delle attività produttive del 31 ottobre 2001, che già ha trovato nel territorio applicazioni abbastanza eterogenee;
- b) si ha ragione di ritenere che tali sovrapposizioni, oltre a costituire per gli operatori un notevole grado di incertezza sulla effettiva compatibilità dei singoli impianti in un regime di verifica continuativa, possano ingenerare, nella fase della concreta gestione sul territorio delle attività di verifica e dei conseguenti provvedimenti, più di qualche difficoltà applicativa e ragione di contenzioso sull'applicazione delle norme;
- c) nella convinzione la ristrutturazione della rete costituisca una priorità indilazionabile e proprio con la finalità di evitare che norme macchinose e di difficile ed ambigua/arbitraria applicazione possano mettere in discussione gli ambiziosi obiettivi che lo schema si propone, si raccomanda una semplificazione complessiva delle disposizioni ivi contenute in materia di incompatibilità con ciò conferendo certezza alle situazioni che sono state regolarizzate e focalizzando l'attenzione sulle incompatibilità effettive.

FAIB, FEGICA ED ANISA CONTRO LE DISDETTE CONTRATTUALI SULLA A22

A seguito di una serie di disdette contrattuali comunicate da ENI R&M ai Gestori delle aree di servizio della AUTOSTRADA DEL BRENNERO, FAIB AUTOSTRADE, FEGICA ed ANISA hanno inviato nei giorni scorsi sia all'Azienda che al Concessionario una lettera di formale diffida.

Nel testo della comunicazione, le tre Organizzazioni rilevano che «*Tali disdette si deduce "dovrebbero" trovare motivazione, secondo ENI R&M, ai sensi di quanto previsto dalla prescrizione recata dai bandi 18bis/2013 e 20 bis/2013, entrambi di data 18 settembre 2006 [durata dell'affidamento 1.1.2007-30.04.2014], che prevede che "Sussiste l'obbligo di mantenimento del gestore incaricato della distribuzione carburante fino alla scadenza del contratto in essere con l'attuale Compagnia petrolifera, comunque non oltre il 30 aprile 2014, anche in caso di aggiudicazione a Compagnia petrolifera non aderente all'Unione Petrolifera Italiana", nonché del punto 1.8 dell'allegato Schema di disciplinare.*»



Faib Autostrade, Fegica ed Anisa sottolineano che «*in vigore di quanto previsto dall'articolo 16, commi 8 e 9 della legge*

18 dicembre 1970, n. 1034, in regime di concessione [e pertanto non caducate dalle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 6 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32], l'affidamento a terzi della gestione degli impianti di distribuzione di carburanti è prevista con "contratti aventi ad oggetto la cessione gratuita dell'uso degli apparecchi di distribuzione e delle attrezzature sia fisse che mobili e di **durata non inferiore agli anni nove**", **risultando pertanto nulle le pattuizioni di clausole contrarie al dettato di legge**».

Nella comunicazione «*si richiama altresì la intesa - non disdettata - di data 04.12.2002 intercorsa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero per lo sviluppo economico [già delle attività produttive] recante l'assunto generale che "i rapporti tra Affidatario e Gestore sono regolati dalla normativa vigente" nonché l'impegno, sottoscritto da Unione Petrolifera "al **mantenimento** da parte delle proprie associate, **fino alla naturale scadenza, dei rapporti contrattuali** in essere con gli attuali gestori, nel caso in cui l'Affidatario sia un'azienda aderente all'Unione Petrolifera"*».

«*Si evidenzia, per memoria, e si ribadisce*» continua la lettera «*quanto contenuto nell'atto formale di "diffida stragiudiziale", notificato ad ENI in data 22 ottobre 2003 ["..... non partecipare a gare ovvero a non sottoscrivere impegni discendenti da bandi di gara o da Convenzioni ove queste fossero in contrasto con la richiamata normativa racchiusa nella Legge 1034/70, nel DPR 1269/71, nella Legge 496/99 e 57/01, nonché del Regolamento CE 2790/99 ed in contrasto con i contenuti delle intese sottoscritte in sede di Ministero delle Attività Produttive in data 8/7 e 4/12/2002"]*».

«*Tutto ciò premesso e considerato*» concludono Faib Autostrade, Fegica ed Anisa «*con la presente - anche in nome e per conto delle aziende cui sono state inviate le comunicazioni di cui più sopra in premessa -, **si diffida ENI R&M dal proseguire nella condotta narrata ed a ritirare, per***

evidente difetto di osservanza della norma, le disdette già notificate, nonché si richiama codesto spett/le Concessionario ad attivarsi per il corretto adempimento alla norma stessa, quale prevalente sulla pattuizione con l'Affidatario, preavvertendo che in difetto si riserva di adire e/o far adire i propri Associati danneggiati alla tutela legale».



IL CONTRIBUTO DI FIGISC PIEMONTE AL DIBATTITO SULLA RISTRUTTURAZIONE

*Di seguito pubblichiamo integralmente una nota in merito alla discussione sul disegno di legge per la ristrutturazione della rete, inviataci dalla **FIGISC CONFCOMMERCIO REGIONALE del PIEMONTE**, a firma del suo Presidente **Alessandro PALMIERI***

«Il proliferare di ipotesi sulle norme che dovrebbero affrontare l'annosa questione della ristrutturazione della rete distributiva dei carburanti nel nostro Paese induce tutti, nessuno escluso, ad offrire un contributo.

A tal proposito, data per assodata, e su questo dato non può essere sollevata alcuna incertezza interpretativa, che il prezzo del carburante in Italia ha toccato valori oltre il limite di guardia a causa dell'incidenza fiscale (circa il 60%, sul prezzo alla pompa) comportando l'ineluttabile contrazione dei consumi e la messa in gi-

nocchio delle imprese che gestiscono gli impianti con l'innesco di forti ricadute occupazionali, ritengo che le soluzioni palesate non per ultime nel Disegno di Legge posto al vaglio del Consiglio dei Ministri, così come formulate, non possano rappresentare la soluzione al problema.

Più precisamente allorquando, leggendo la relazione tecnica accompagnatoria al provvedimento, mediante gli strumenti in tale sede individuati, viene ipotizzato l'azzeramento di quella parte dello "Stacco Italia", e cioè il differenziale fra i prezzi industriali dei carburanti in Italia e quelli nei Paesi europei dell'area Euro, valutabile in circa 7 millesimi di euro, e, di concerto, si vuole introdurre norme volte all'automazione selvaggia degli impianti su tutto il territorio nazionale, a mio avviso ci si dimentica, più o meno ad arte, di compiere un ragionamento di più ampio respiro sugli effetti di tale operazione.

Se, come dovrebbe essere, il vero obiettivo che tutti si prefigurano, è quello di ridisegnare una rete distributiva efficiente, il che non significa il suo depauperamento, bensì creare da un lato i presupposti per garantire a coloro che svolgono l'attività sugli impianti in veste di imprenditori una potenzialità nuova di fare impresa, e dall'altro assicurare all'utenza tutta una gamma di servizi e di assistenza qualificata che solo la professionalità del gestore è in grado di offrire, deve essere chiesto a tutti i soggetti integrati verticalmente nella filiera distributiva di rivedere le logiche e le strategie commerciali che hanno portato all'odierno collasso del comparto ed all'implosione del sistema. Lo Stato, che sembra intenzionato a riappropriarsi delle funzioni di governo della rete, da un lato non può pensare di scambiare questo settore produttivo per un *bancomat* dal quale attingere risorse economiche per sanare le diseconomie e le voragini del bilancio nazionale, e, dall'altro, non deve prestare il fianco a politiche perpetuate dalle aziende finalizzate a consolidare le loro rendite di posizione che, oltre a non portare benefici per i consumatori, con-

ducono un gioco al massacro per la nostra categoria.

La programmazione della rete, indipendentemente dalla connotazione politica del governo al quale è affidato tale compito, abbisogna di una visione che si proietti con durata almeno decennale, pena il pericolo quasi certo che, a fronte di una minima ed effettiva chiusura di punti vendita, si registri una crescita più che proporzionale della trasformazione di impianti tradizionali in impianti totalmente selfizzati.



Necessitano interventi normativi che mantengano le attuali prerogative strutturali stabilite dalle legislazioni regionali in essere (vedi la presenza dei carburanti eco-compatibili e di sistemi di approvvigionamento energetico di nuova generazione almeno sugli impianti di nuova realizzazione e gradualmente anche su quelli già esistenti con ulteriore attivazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici), la implementazione concreta e non virtuale delle merceologie *non oil* fra cui la vendita dei tabacchi di fatto ad oggi osteggiata dalle normative vigenti, provvedimenti che garantiscano ammortizzatori sociali per le gestioni che fuoriescono dal mercato e contribuzioni economiche volte ai titolari di autorizzazioni per i costi di bonifica e ripristino dei suoli.

All'utenza deve essere riservato da un lato il presidio del territorio e l'assistenza ai mezzi ed alle persone (prerogativa esclu-

siva della prestazione del gestore) e dall'altro la possibilità di acquistare carburante a prezzi concorrenziali.

Non dimentichiamoci inoltre che, da semplici calcoli, le differenze fra le medie di prezzo al consumo praticati su impianti che adottano la modalità di servizio post-pagamento ed i "prezzi civetta" operati da alcune stazioni di rifornimento per lo più presenti all'interno di complessi commerciali sono interamente assorbibili, o addirittura letti in negativo, allorché il consumatore è costretto, per usufruire di dette condizioni di miglior favore, a percorrere notevoli distanze chilometriche: il tutto a comprova della tesi che gli elementi e fattori che incidono sulle dinamiche di mercato vengono artificiosamente pubblicizzati ed usati a danno non solo della categoria ma anche e soprattutto proprio contro degli utenti.»

AUTOSTRADE: SUI CONTRATTI FAIB, FEGICA ED ANISA METTONO IN MORA SHELL

«La situazione di estrema gravità della situazione degli erogati che si unisce ad un aggravamento della sostenibilità economica delle attività di gestione a causa del mancato adeguamento dei margini pro-litro ormai da molti anni, spinge le scriventi a sollecitare un immediato incontro teso a trovare le soluzioni necessarie a consentire la continuazione delle attività delle singole gestioni in una condizione di certezza economico-finanziaria e di sostanziale equilibrio della sostenibilità dell'attività che, per inciso, ricade nel quadro normativo definito dal regime concessorio.»

È quanto si legge nella comunicazione inviata qualche giorno fa alla **SHELL** da FAIB AUTOSTRADE, FEGICA ed ANISA, che così prosegue: «Il tutto, per i Gestori, reso ancora più problematico dalla decisione assunta da codesta Azienda (e già in fase molto avanzata) di cedere tutte le sue attività ad altro "soggetto economico" che si trove-

rebbe nella spiacevole situazione di "fare fronte" ad oneri pregressi per la mancata contrattazione e, allo stato, non contabilizzati, afferenti le somme che devono essere liquidate ai Gestori delle Aree di servizio autostradali medesime in applicazione della normativa contenuta all'interno delle Leggi che regolano il settore.»

«A questo proposito, al fine di evitare una puntuale segnalazione alle autorità preposte alla vigilanza sulle società quotate in borsa piuttosto che alla Pubblica Amministrazione concedente (Anas) ovvero ai Concessionari delle tratte interessate, chiediamo a codesta Azienda di fare menzione e preciso riferimento al fatto che la società stessa è gravata dagli oneri appena accennati, derivanti dalla mancata negoziazione di rinnovi contrattuali per i Gestori della viabilità autostradale (ma anche di quella ordinaria), in quanto "crediti liquidi ed esigibili".»

Faib Autostrade, Fegica ed Anisa specificano che «Nel caso in cui codesta Azienda, non dovesse aderire all'invito a partecipare ad una riunione di un diritto contemplato nella Legge che regola i rapporti fra compagnie petrolifere e Gestori, le scriventi sarebbero costrette ad intraprendere ogni iniziativa - anche legale - per tutelare gli interessi dei singoli Gestori per la negoziazione "scaduta" e, nello stesso tempo, creare le condizioni per le quali il "soggetto economico" subentrante si faccia garante dei mancati adempimenti di codesta Azienda nei confronti dei Gestori.»

