

N. 09/2014 - 24.02.2014

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 8 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 09

**ALLARME ROSSO:
SE QUASI IL DODICI PER CENTO
DEI CONSUMI È FUORILEGGE**
[pagina 1]

**INTERROTTA LA TRATTATIVA
ENI RIPARTE COL PORTA A
PORTA SUI SINGOLI GESTORI**
[pagina 3]

**KUPIT HA ACQUISTATO
LA RETE DI SHELL ITALIA:
TRA POCHE LUCI, MOLTE OMBRE**
[pagina 4]

**FAIB, FEGICA ED ANISA
RICHIEDONO INCONTRO AD A.R.T.
SULLA VERTENZA AUTOSTRADE**
[pagina 5]

**DAL 1° MARZO 2014
AUMENTANO LE ACCISE
SU BENZINA E GASOLIO**
[pagina 7]

ALLARME ROSSO: SE QUASI IL DODICI PER CENTO DEI CONSUMI È FUORILEGGE

«È una situazione di contrabbando» cantava il compianto Iannacci in «Messico e nuvole»: una situazione, però, su cui non c'è nulla da cantare, che potrebbe valere cinque miliardi in termini di imposte evase [0,4 punti di Pil] e più del 10 % dei consumi di carburanti nel Paese. E, si noti, a quel che si dice, nel solo anno 2013.

Antonio Corbo, su il *VENERDÌ DI REPUBBLICA* del 14 febbraio [«Benzina, la grande truffa»], riferisce letteralmente che «...il mercato nero ha riaperto in grande stile perché c'è un margine di guadagno enorme. Un euro secco per ogni litro, senza l'Iva e l'accisa. [riferiscono inquirenti e Unione Petrolifera] Nel 2013 ha sottratto allo stato almeno cinque miliardi di imposte. In un giro di affari di almeno dieci».



Se tutto questo è vero, facendo i conti sulle dita, cinque miliardi di euro di imposte evase [stante che il carico fiscale medio nel 2013, sulla base del *mix* dei consumi tra benzina e gasolio, è stato di circa 0,915 euro/litro], corrispondono a quasi 5,5 miliardi di litri, e, considerando che i consumi «*legali*» nel 2013 sono stati misurati dal Ministero in 40,2 miliardi di litri, vuol dire che i consumi «*illegali*» sono pari al 13,6 % dei consumi «*legali*» ed al 12,0 % della somma dei consumi «*legali*» e di quelli «*illegali*» messi insieme.

L'intero fabbisogno di 44 giorni di consumi su 365, insomma, un mare di carburante.

L'articolo riporta anche una serie di esempi: «A Taranto, una delle tredici raffinerie italiane, le condutture sotterranee sono state agganciate ai bocchettoni delle cisterne. Il carburante così viene portato fuori dall'impianto, sbucando un centinaio di metri più in là». E ancora: «Ad Ancona, invece, è di moda ancora il contrabbando vecchio stile. Benzina e gasolio, arrivati sottocosto dal Pireo, sono venduti all'imbocco dell'autostrada». Oppure: «Da Sondrio partono gli autoarticolati che si riforniscono a Livigno, zona franca, e di qui ripartono per Toscana, Veneto ed Emilia. Anche la Slovenia manda petrolio, estratto da pozzi del Caucaso. Una parte ingrossa il fiume nero del contrabbando».

Né manca una vasta gamma di accorgimenti più o meno elaborati. Si va dal complesso sistema parallelo di *import-export* attraverso società fittizie che, ad esempio, dalla Slovenia inviano sulla carta il carburante in Spagna attraverso una consociata italiana; nomi ed indirizzi sono falsi ed il carburante, che in transito non è soggetto ad Iva ed accisa, non arriverà mai nella penisola iberica, ma finirà in qualche attracco italiano, esentasse. Nel canale criminale di distribuzione, la camorra, sembra, gestisce un giro in cui si compra il prodotto in banchina a mezzo euro il litro, e, pagato il prodotto, si trattiene in tasca un euro al litro per guadagnare e coprire i costi del trasporto, delle società fittizie, della dazione ambientale [termine elegante per «*corru-*

zione»] e per guadagnare il suo. E si arriva, in fondo al giro, fino al «*cammello*» da piccolo cabotaggio, la cisterna anonima che ha una «*gobba*» all'interno per portare in giro il carburante di contrabbando.



Raccontato quanto sopra, qualche riflessione è d'obbligo.

La prima è che questo fiume di carburante «*sporco*» inquina il mercato - un mercato, in particolare quello della rete, che ha registrato una perdita in due anni del 14 % delle vendite -, fluisce alla fine in qualche modo nel sistema distributivo a monte ed a valle, giovandosi di un impatto formidabile per via del prezzo finale esentasse [laddove in questo settore la marginalità è diventata così marginale da non essere più un *business* per l'impresa legale], rastrella denaro contante [e qui si pensi alla vicenda vergognosa della fasulla gratuità del pagamento elettronico nel settore carburanti, autentica presa per i fondelli se si pensa che basterebbe fare «*due più due*» sulla tracciabilità] ed arricchisce la criminalità organizzata che mette mani e piedi in un settore che costituisce un ricco campo di iniziativa, mettendo per la sua parte col sedere a terra la categoria dei Gestori - che già operano in un incredibile regime di mercato che li penalizza con una discriminazione dei prezzi di cessione che non trova giustificazioni né economiche né giuridiche -, esponendo a rischi pesantissimi anche operatori intermedi del settore assolutamente corretti.

Il prelievo fiscale sui carburanti [il *bancomat* preferenziale dello Stato] ha raggiunto livelli insostenibili, con effetti recessivi [le imposte più alte dell'Europa Comunitaria, i prezzi più alti per effetto delle imposte (solo nel 2010 l'Italia era all'ottavo posto, e non al primo, per la benzina più cara) che sono più alte di 25 cent/litro rispetto alla media dell'Unione]. Cinque miliardi erano le maggiori imposte che il Governo Monti si riprometteva di incassare quando aumentò di brutto le accise nel dicembre 2011: ora si scopre che cinque miliardi di quelle stesse imposte si perdono per la criminalità organizzata del carburante, che è un altro mondo rispetto all'occasionale «spallone» di sigarette degli anni '60. Qui ci sta una mezza Finanziaria.

Si tratta, insomma, di una vera emergenza che non può più essere tenuta «immersa» né relegata al campo di chi se ne deve occupare per dovere istituzionale: serve una sensibilità diffusa che deve coinvolgere tutti gli operatori del comparto, per prevenire, segnalare e denunciare all'occorrenza.

FIGISC rivolge un appello a quanti sono interessati a dare rilevanza a questo problema, che sta diventando una ulteriore piaga ed una ulteriore emorragia nel settore, per mettere in atto opportune iniziative di sensibilizzazione.

Infine, una considerazione a margine, fuori dai denti. Si perdono tempo ed energie a rincorrere inezie, come, ad esempio, le tolleranze nelle giacenze dei distributori a tutti gli effetti «legali», con infinita pletora di sanzioni che derivano, nella più che stragrande maggioranza dei casi dal problema delle temperature – una questione regolata normativamente malissimo ed in maniera arcaica, con un evidente vizio di impostazione all'origine –, insomma in base al principio di controlli *de minimis* di piccolo cabotaggio. Mentre si perdono per strada cinque miliardi di imposte.

È un po' come focalizzarsi a rincorrere piattole con un carro armato, mentre d'attorno scorrazzano liberamente indisturbati gli elefanti.

INTERROTTA LA TRATTATIVA ENI RIPARTE COL PORTA A PORTA SUI SINGOLI GESTORI

ENI lo ha annunciato immediatamente dopo l'interruzione del tavolo di trattativa. Nella sua nota, diramata il 19 febbraio, ha precisato che intende attuare «nell'immediato le azioni più opportune per tutelare la competitività della propria rete a marchio ENI nel comune interesse dell'azienda e dei propri gestori».

Annunciato un tanto, infatti, ha attivato la sua struttura territoriale per andare a richiedere ai Gestori, porta a porta, testa a testa – senza alcuna definizione collettiva e bilaterale –, di aderire alla proroga dell'*Iperself h24* [che scade il 1° marzo 2014] per un ulteriore anno fino al 2015.

Per mantenere l'applicazione di *Iperself h24*, nella sua nuova versione, il Gestore ENI R&M – la cosa non riguarda la parte della rete convenzionata, che vale più del 30 % della rete di marchio – deve garantire uno sconto maggiore [ad esempio, chi faceva il -8 deve passare al -10, chi faceva il -10 al -12] e contribuire col proprio margine al differenziale di prezzo in compartecipazione con l'azienda per un terzo.



Questo è quanto propone l'azienda – che deve fare i conti con una significativa perdita di quote di mercato –, puntando ad ottenere le adesioni dei Gestori, come al solito, per creare, con una ulteriore forza-

tura, una situazione di fatto sulla rete che non possa più essere messa in discussione.

E, di fronte ad una trattativa che è stata appena interrotta certamente non per colpa della Rappresentanza della Categoria – che si è assunta con responsabilità, invece, l'onere di negoziare proponendo un «*accordo di solidarietà*», con il quale vi sarebbe stata disponibilità a sacrificare nell'immediato parte delle condizioni economiche già acquisite con le intese collettive precedenti, per concorrere a tracciare i termini di diverse scelte commerciali, nuove regole condivise ed una differente prospettiva per la rete di marchio ed, in definitiva, per l'intero settore -, questa scelta dell'azienda, fra altre che pure ENI avrebbe potuto percorrere, di riproporre la negoziazione diretta col Gestore non è certo il miglior segnale di reazione.

E con questo segnale di reazione aziendale, non ci si può certo ragionevolmente aspettare che le Organizzazioni di Categoria – e proprio per le ragioni appena più sopra ricordate – possano dire qualcosa di diverso rispetto alle indicazioni che hanno dato ai propri Associati con la comunicazione del 20 febbraio, anche in materia di adesioni a proposte unilaterali e non collettivamente concordate.

Ricordiamo che, pur nella gravità della situazione che attanaglia la Categoria, si era scelto con infinita pazienza e coraggio di dire: cambiamo rotta, nel comune interesse, cerchiamo di rimettere in piedi un sistema in cui l'azienda possa riprendere un forte ruolo di guida del settore, definiamo regole condivise in cui sia possibile competere nel mercato ad armi pari [senza cui non c'è margine che tenga], di riallineare i Gestori del marchio sul piano dei prezzi, di riqualificare il rapporto con la clientela, di riprendere un sistema di relazioni normali nella contrattazione collettiva, insomma, di dare un segnale ed una scossa salutare al settore.

Che di questo ci sia bisogno per evitare il baratro dell'intero settore, è assolutamente ancora vero ed attuale, nonostante l'interruzione [e si noti il consapevole uso di questo termine] della trattativa.

KUPIT HA ACQUISTATO LA RETE DI SHELL ITALIA: TRA POCHE LUCI, MOLTE OMBRE

Si è conclusa, infine, la vicenda della messa sul mercato dell'*asset* di SHELL ITALIA, iniziata nell'aprile dello scorso anno: l'intero pacchetto della rete, infatti, è stato ceduto a KUPIT, che era in *pole position* per l'acquisto sin dallo scorso dicembre, dopo le manifestazioni di interesse volta per volta espresse più o meno fondatamente in questi dieci mesi da Tamoil, Erg, Api, TotalErg e Saras.

Nel corso delle trattative si è parlato di valori economici [i cui contorni definitivi prima o poi si verranno a sapere] assai diversi: stando ad alcuni giornali finanziari la gara partiva da 500 milioni di euro, gli offerenti sostenevano non doversi andare oltre i 300-400 milioni [STAFFETTA ancora a luglio calcolava un valore di 700-800 milioni sulla base di 300/350 euro a m³], e, comunque – a testimonianza di un mercato «gelido» e depauperato – ad ottobre il termine per la presentazione delle offerte [il secondo dopo quello di luglio] venne ulteriormente prolungato.

Dunque, i circa 900 punti vendita di Shell vanno ad assommarsi agli oltre 2.800 impianti che già espongono il marchio Q8, facendone il terzo soggetto per consistenza della rete dopo ENI ed il Gruppo API IP.



Di questa vicenda, l'aspetto positivo è che si è risolto in un contesto di sistema e di rafforzamento di *asset* consolidati, anziché disperdersi tra «spacchettamenti», ester-

nalizzazioni o «*modelli grossisti*» e, a meno che non si tratti solo di un'operazione meramente di convenienza economica, almeno costituisce un segnale di fiducia nel mercato nazionale di fronte a progressive disaffezioni o vere e proprie fughe.

Pure non sono poche le ombre che, provenienti dall'una o dall'altra delle parti contraenti, si presentano oggi in un contesto più ampio di quello originariamente costituito dall'una e dall'altra entità. Shell è l'azienda che ha assunto come regola di propria condotta la sistematica elusione delle norme di settore relative alle relazioni azienda-gestori: zero trattative tanto in rete ordinaria come in rete autostradale, zero accordi. Ancora, Shell è anche l'azienda in cui è aperta la piaga di seicento [due terzi dei punti vendita] gestioni AICO in associazione in partecipazione, rispetto a cui si deve capire cosa intenda fare Kupit, se perpetuare il *vulnus* delle norme, cioè, o se – e come – recuperare quelle gestioni entro schemi contrattuali più consoni alle norme finora violate. Ma, dal canto suo, Kupit è l'azienda che rimane al palo sul rinnovo degli accordi, che attua individualmente pattuizioni in deroga peggiorative rispetto alle condizioni contenute negli accordi collettivi. Ed è l'azienda che ha attuato per prima la massiccia introduzione del «*ghost di marchio*». Tentare una sintesi al meglio di due situazioni che non sono tra le più felici, sarà un'altra non facile impresa.



FAIB, FEGICA ED ANISA RICHIEDONO INCONTRO A A.R.T. SULLA VERTENZA AUTOSTRADE

FAIB AUTOSTRADE, FEGICA ed ANISA hanno richiesto alla A.T.R., AUTORITÀ REGOLAZIONE TRASPORTI, una audizione per illustrare la gravissima situazione del comparto autostradale [ne riproduciamo di seguito il testo]. L'Autorità, a seguito della nota, ha convocato le tre Associazioni per il 27 febbraio 2014.

Oggetto TEMATICHE COMPARTO AUTOSTRADALE – RICHIESTA DI AUDIZIONE:

Le scriventi Associazioni di Categoria dei gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti delle aree di servizio autostradali, FAIB AUTOSTRADE CONFESERCENTI, FEGICA CISL, ANISA CONFCOMMERCIO, a firma dei rispettivi Presidenti Nazionali *pro tempore* – in considerazione delle competenze ad essa attribuite dalla legge 214/2011, art. 37, «*garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie (...omissis...) alle reti autostradali*», nonché «*nel settore autostradale (omissis) definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni*» - sono sia a sottoporre in via sintetica alle S. S. L. L. alcune delle problematiche più significative del comparto che a richiedere di essere auditi nel merito.

È certamente noto alle S. S. L. L. lo stato di crisi del comparto relativamente ai servizi di distribuzione carburante e ristorazione, per i primi in particolare contrassegnato da una grave flessione delle vendite che sfiora il 50 % [con situazioni territoriali in cui si raggiunge il 70 %], conseguente diminuzione degli erogati per impianto e marginalizzazione progressiva

di quote sempre più rilevanti della rete [oggi circa il 30 %] per le quali non sussistono più le condizioni di sostenibilità minima dei costi di esercizio [si stima in circa il 15-20 % del totale della rete il numero delle gestioni che possono essere considerate tecnicamente fallite].

Sussistono all'interno del comparto oggettive e rilevanti [cioè tali da determinare impedimento a competere e configurare danni economici irreparabili] discriminazioni di trattamento delle aziende petrolifere nei confronti delle imprese di gestione relativamente alle condizioni di accesso al prezzo di cessione del prodotto carburante, che si sostanziano in differenze sul prezzo finale - sia all'interno del medesimo segmento di mercato che dei singoli bacini territoriali - che nel corso del 2013 hanno mediamente assunto valori attorno a 19/20 cent/ litro [con picchi anche di 29], assolutamente non inerenti a logiche di mercato e configurabili come prezzi in *dumping*.



La crisi è tale da rendere il *business* del comparto non più profittevole per gli stessi assegnatari in sub concessione dei servizi: forti segnali di disaffezione si segnalano da parte delle compagnie petrolifere [rinunce a proseguire il servizio, chiusura di aree di servizio attive, bandi per l'affidamento disertati ripetutamente], mentre i *partners* della ristorazione accusano pesanti perdite di esercizio, nella generale

considerazione che ormai il mercato non garantisca né il ritorno degli investimenti né la sostenibilità dei costi.

Ha altresì contribuito nel tempo a questo progressivo degrado l'onere delle *royalties* [specialmente quelle a modalità «fissa»], che sono lievitare di svariate volte rispetto a quelle corrisposte prima della privatizzazione, ed il cui aggravio è andato esclusivamente a vantaggio dei Concessionari che anche in una congiuntura segnata dalla crisi economica e dalla diminuzione dei flussi di traffico hanno inteso garantirsi significative rendite anche per gli anni futuri, a totale discapito dell'intera filiera degli operatori del comparto e con un effetto di rincaro dei prezzi per i consumatori che ha fortemente mortificato l'*appeal* della rete.

Un tanto sommariamente riassunto, si precisa altresì che i Gestori delle aree di servizio hanno in atto una vertenza che si protrae sin dalla primavera del 2012, che tale vertenza ha prodotto un discontinuo tavolo di lavoro ministeriale che non è pervenuto a soluzioni di sorta - nonostante l'autorevole contributo del Presidente della Commissione di garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali, dr. Roberto Alesse - e che nel frattempo non sono intervenuti neppure i necessari chiarimenti delle relazioni tra gestori e compagnie petrolifere attraverso gli accordi economico-normativi previsti dalle leggi di settore. Ad un tanto si aggiunga che le misure per il comparto autostradale, dapprima previste nelle originali versioni dei provvedimenti per la ristrutturazione rete, sono state stralciate dal d.d.l. approvato dal Governo il 13.12. 2013 e che l'unico provvedimento licenziato da anni a questa parte consiste in un «atto di indirizzi» in materia di bandi per l'affidamento dei servizi *oil* e non *oil* in autostrada, licenziato dal Ministro Passera in scadenza del Governo Monti, sul quale le scriventi Associazioni hanno manifestato forti criticità e, per alcune parti, netta contrarietà.

Nel richiedere l'interessamento di codesta spett/le Authority, le scriventi Associazioni ritengono di dover indicare alcuni assi di intervento prioritario per ridare prospettive al settore e consentire [in uno stretto coordinamento con i Ministeri competenti e con gli operatori a tutti i livelli del comparto] una fase di ridefinizione dei rapporti e di riposizionamento rispetto al mercato:

- a) una moratoria quanto meno biennale dei bandi di gara [sul cui obiettivo esiste peraltro una informale convergenza tra gli operatori], con la finalità di intervenire sugli aspetti più critici del comparto, sull'ottimizzazione dei costi e sui rinnovi degli accordi economico-normativi tra i gestori e i subconcessionari;
- b) una ridefinizione degli oneri di *royalty* posti a carico di chi investe [società petrolifere e società di ristorazione] al fine di consentire una necessaria ripresa della profittabilità economica e di rientro degli investimenti;
- c) misure di ristrutturazione della rete autostradale che prevedano la chiusura di punti di vendita assolutamente marginali e tali da non consentire profittabilità, accompagnate dagli opportuni ammortizzatori economici per la fuoriuscita dei gestori ricadenti in tali situazioni;
- d) una ridefinizione delle politiche commerciali e dei prezzi, con la finalità sia di non penalizzare gli utenti che percorrono tratte in concessione già sottoposte a pedaggio, sia di rimuovere le pesanti situazioni di discriminazione del potenziale competitivo delle gestioni.

Confidando in un accoglimento della richiesta di audizione, con la finalità di meglio argomentare sulle tematiche più sopra esposte, si rimane in attesa di favorevole riscontro mentre si porgono i più distinti saluti



DAL 1° MARZO 2014 AUMENTANO LE ACCISE SU BENZINA E GASOLIO

Si ricorda che – come già pubblicato su FIGISC ANISA NEWS N. 1 del 7 gennaio 2014 – con effetto dal 1° marzo 2014 avrà applicazione l'aumento delle accise su benzina e gasolio per autotrazione.

Infatti, l'AGENZIA DELLE DOGANE, con la DETERMINAZIONE PROT. RU 145733 DEL 23 DICEMBRE 2013 [in forza dell'articolo 61, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, recante «*Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia*», convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, che, in relazione alla necessità di dare copertura finanziaria agli oneri derivanti dall'attuazione di varie disposizioni contenute nel medesimo decreto-legge, stabilisce, alla lettera e), l'aumento dell'aliquota dell'accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo, nonché quella sul gasolio usato come carburante, in modo tale da determinare, per l'anno 2014, maggiori entrate pari a 75 milioni di euro], ha disposto di INCREMENTARE LE ALIQUOTE DELL'ACCISA SULLA BENZINA E SULLA BENZINA CON PIOMBO NONCHÉ SUL GASOLIO USATO COME CARBURANTE NELLA MISURA DI EU-

RO 2,40 PER MILLE LITRI DI PRODOTTO A DE-CORRERE DAL 1° MARZO 2014 E FINO AL 31 DICEMBRE 2014, nella misura di seguito indicata:

- **BENZINA E BENZINA CON PIOMBO: DA EURO 728,40 AD EURO 730,80 PER MILLE LITRI;**
- **GASOLIO USATO COME CARBURANTE: DA 617,40 AD EURO 619,80 PER MILLE LITRI.**

Conseguentemente, gli importi delle accise gravanti sui prodotti di attinenza della rete distributiva dei carburanti dal 1 MARZO 2014, saranno i seguenti:

ALIQUOTE DI IMPOSTA DAL 01.03.2014

Prodotto	Unità	Importo	
Benzina	euro/1.000 litri	730,80	①
Gasolio	euro/1.000 litri	619,80	①
Gpl	euro/1.000 kg	267,77	=
	euro/1.000 litri	147,27	=
Metano	euro/metro cubo	0,00331	=
Lubrificanti	euro/1.000 kg.	787,81	=

Nessuna formalità e/o adempimento sono richiesti ai Gestori in ordine alle giacenze dei prodotti soggetti ad incremento di accisa.

