

**N. II/2014 - 05.03.2014**

**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](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 9 pagine**

## SOMMARIO DEL NUMERO II

**SCIOPERO ENI SOSPESO  
IL MINISTERO RICHIAMA  
L'AZIENDA ALLA TRATTATIVA**  
[pagina 1]

**CANTARELLI, ANISA:  
INDAGINE SU DISCRIMINAZIONE  
DEI PREZZI IN AUTOSTRADA  
2009-2013**  
[pagina 3]

**LE BUONE POLITICHE PAGANO:  
SCONTI DEL NORD LOMBARDIA  
FANNO RECUPERARE EROGATI**  
[pagina 9]



## SCIOPERO ENI SOSPESO IL MINISTERO RICHIAMA L'AZIENDA ALLA TRATTATIVA

Comunicato stampa FAIB FEGICA FIGISC  
del 04.03.2014

**IL MISE OTTIENE DA ENI LA RIAPERTURA DELLA TRATTATIVA CON I GESTORI PER IL RINNOVO DELLE INTESE - SOSPESO LO SCIOPERO DI 48 ORE DEI GESTORI A MARCHIO ENI CHE AVREBBE DOVUTO INIZIARE QUESTA SERA**

Con una comunicazione giunta ai Presidenti di FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL e FIGISC CONFCOMMERIO nella tarda serata di ieri, il Ministero dello sviluppo economico ha annunciato che a seguito dell'iniziativa assunta dal Viceministro DE VINCENTI nei confronti di ENI, l'azienda petrolifera «*ha assicurato la propria disponibilità a riprendere il negoziato interrotto, mediante una riunione da concordare direttamente tra le parti e da tenere a breve, entro il prossimo 10 marzo.*»

È questo un risultato importante si legge in un comunicato congiunto delle Organizzazioni dei Gestori - ottenuto dopo la mobilitazione della categoria, avviata a seguito dell'improvvisa rottura delle trattative causata da ENI, e grazie all'iniziativa assunta dal Ministero dello sviluppo economico che, rispondendo positivamente alla sollecitazione sindacale, ha attivato immediatamente la procedura per la mediazione delle vertenze collettive prevista dalla legge.

Con la riapertura del tavolo di contrattazione teso a rinnovare le intese economico-normative per i gestori a marchio ENI, ormai scadute da più di due anni, si ricompongono le condizioni essenziali per tentare di individuare risposte condivise ai fortissimi elementi di criticità che investono le piccole imprese di gestione e capaci, con ogni probabilità, di costituire una funzione di traino per l'intero settore.

Proprio per la valenza, anche di carattere generale e di prospettiva, che assume una tale fase negoziale e valorizzando positivamente l'attività svolta e gli auspici provenienti sia dal Ministero che dalla Commissione di garanzia per lo sciopero, le Organizzazioni di categoria hanno deciso di **PROCEDERE ALLA SOSPENSIONE DELLO SCIOPERO DEI GESTORI A MARCHIO ENI DEL 5 E 6 MARZO.**



Il Ministero dello sviluppo economico aveva, infatti, comunicato quanto segue:

<<Oggetto: SEGUITI RIUNIONE VERTENZA GESTORI/ENI

*Facendo seguito alla riunione odierna con codeste Associazioni, questo Ministero ha sentito questo pomeriggio la Div. R&M di ENI, che ha assicurato la propria disponibilità a riprendere il negoziato interrotto, mediante una riunione da concordare direttamente tra le parti e da tenere a breve, entro il prossimo 10 marzo.*

*Si invita a mantenere questo Ministero informato del corso della vertenza.*

*Cordiali saluti>>*

Comunicato stampa FAIB FEGICA FIGISC del 03.03.2014

**SCIOPERO GESTORI ENI DEL 5 E 6 MARZO: POSITIVO INCONTRO AL MISE PER LA MEDIAZIONE SULLA VERTENZA - I GESTORI CHIEDONO L'INTERVENTO DEL GOVERNO SU ENI PER LA RIPRESA IMMEDIATA DEL TAVOLO DI NEGOZIAZIONE**

Con l'audizione delle Organizzazioni di categoria dei Gestori - FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL e FIGISC CONFCOMMERCIO - di questa mattina [lunedì 3 marzo, NdR], il Ministero dello sviluppo economico ha avviato la procedura prevista dalla legge per la composizione della vertenza collettiva che oppone ENI ai gestori degli impianti di marchio.

Vertenza in forza della quale è stato proclamato il relativo sciopero per i giorni 5 e 6 marzo prossimi.

FAIB, FEGICA e FIGISC, si legge in una nota congiunta delle tre Federazioni, hanno provveduto a descrivere la situazione di gravissima difficoltà della categoria e più nel dettaglio le tappe e l'evoluzione delle posizioni che hanno segnato il confronto negoziale avviato con ENI da quasi un anno, volto al rinnovo delle intese collettive ormai scadute oltre 26 mesi fa e incomprensibilmente interrotto dalla medesima azienda quando le condizioni per la soluzione condivisa sembravano ormai alla portata.

Al Viceministro DE VINCENTI le Organizzazioni di categoria hanno peraltro rappresentato le ragioni che assegnano alla negoziazione con ENI significati e valenze che vanno ben oltre il carattere strettamente aziendale di un eventuale accordo capace di segnare - o meno - la fine di un lungo periodo di conflittualità e di contrapposizione, oltreché di delineare i primi elementi condivisi di

scelte di indirizzo necessarie a restituire una prospettiva di ripresa e di nuovo sviluppo per l'intero settore.

FAIB, FEGICA e FIGISC - conclude la nota congiunta - hanno, infine, manifestato il carattere di necessità ed urgenza rappresentato da una ripresa immediata del tavolo di contrattazione collettiva abbandonato dall'azienda, accompagnato dalla disponibilità alla sospensione per gli effetti dell'attività che ENI, in queste ore, ha avviato gestore per gestore.

Dimostrando grande attenzione alla illustrazione delle posizioni sindacali rappresentate, sia sul piano specifico, sia in relazione ai potenziali riflessi di carattere più generale, il Viceministro De Vincenti ha tenuto ad assicurare l'impegno del Ministero a prendere rapido contatto con ENI allo scopo di sollecitare la ripresa della negoziazione interrotta, riservandosi di comunicare di conseguenza alle Organizzazioni di categoria dei gestori i risultati della propria attività.



## CANTARELLI, ANISA: INDAGINE SU DISCRIMINAZIONE DEI PREZZI IN AUTOSTRADA 2009-2013

Stefano CANTARELLI, Presidente Nazionale di ANISA CONFCOMMERCIO, presenta i risultati di un'indagine condotta dalla Associazione dei gestori delle AdS autostradali sui prezzi in autostrada dal 2009 al 2013.

*«Si conferma, anche sul medio periodo» denuncia Cantarelli «ciò che abbiamo più volte rilevato per periodi più limitati da queste stesse colonne: sussiste nella rete distributiva autostradale una diffusa, perdurante e crescente discriminazione dei prezzi dei carburanti: un fenomeno che penalizza parti sempre più rilevanti della rete, di fatto generando una diminuzione di competitività delle imprese di gestione che ha diretta correlazione in una pesante flessione degli erogati di centinaia di aree di servizio. Tale fenomeno non può essere attribuito alle imprese di gestione, che ne sono, per contro, le vittime forzate, bensì alle politiche commerciali delle aziende petrolifere che operano sulla rete praticando prezzi talmente diversificati da non trovare giustificazione di natura economica rispetto alla omogeneità delle condizioni in cui si opera in questo segmento di mercato.»*

Nell'annunciare di mettere a disposizione di tutti, operatori, Istituzioni ed Authority, i dati, il Presidente ANISA precisa: «Su tutta la rete, infatti, sussistono analoghi obblighi di servizio, una generalizzata incidenza delle royalty imposte dai Concessionari per l'esercizio delle attività oil, similari dinamiche dei flussi di traffico. L'eventuale occorrenza di una diversa incidenza sul prezzo di oneri fiscali locali [l'unico caso è rappresentato dalle addizionali di accisa imposte dalle singole Regioni e solo per il prodotto benzina] non è tale da giustificare neppure lontanamente un divario dei prezzi con valori come quelli rilevati nell'indagine. Le ragioni della diver-

sificazione dei prezzi sono date - oltre che da un diverso trattamento delle politiche commerciali tra aree di servizio gestite in forma diretta dalle petrolifere ed aree in regime di affidamento a terzi [gestori vincolati da esclusiva di fornitura] - da una diffusa condotta tendente ad abbassare il prezzo in conseguenza dei vincoli assunti con il Concessionario in alcune aree o tratte e ad innalzarlo in altre, dove i vincoli sono meno gravosi. Tale ripartizione ha come effetto diretto la penalizzazione progressiva di una parte della rete, sulla quale i prezzi praticati risultano sistematicamente più alti e non competitivi, con conseguente marginalizzazione degli erogati e svalutazione degli assetti, che hanno incidenza diretta solo sul soggetto che non è in condizioni di poter "compensare" vincoli ed opportunità su una pluralità di punti vendita, ossia il gestore finale.»

«A ciò si aggiungano interventi di sostegno, messi in atto da Concessionari in abbinamento con le aziende petrolifere [ad esempio: "Prezzo Amico"], attivati sempre e solo su segmenti di rete arbitrariamente individuati» specifica Cantarelli «che rispondono esclusivamente alla già più sopra esposta finalità di accentuare il divario competitivo tra le diverse parti della rete. Il risultato di tali condotte si traduce nella marginalizzazione progressiva di settori della rete ed in una grave flessione delle vendite che sfiora il 50 % [con situazioni territoriali in cui si raggiunge il 70 %], conseguente diminuzione degli erogati per impianto, emarginazione di circa il 30 % delle aree di servizio, per le quali non sussistono più le condizioni di sostenibilità minima dei costi di esercizio e grave danno per le imprese di gestione [si stima in circa il 15-20 % sul totale della rete il numero delle gestioni che possono essere considerate tecnicamente fallite].»

«Non spieghiamo certo queste cose ai Gestori, che ben conoscono sulla propria pelle queste dinamiche, bensì a chi deve sorvegliare il mercato ed a chi deve prendere provvedimenti urgenti rispetto alla deriva in cui sta precipitando il settore.» insiste il

Presidente ANISA «Sono i numeri a dare evidenza alla oggettiva esistenza del fenomeno della discriminazione dei prezzi, che è facilmente verificabile a tutti i diversi livelli; le considerevoli differenze riscontrate hanno, infatti, rilevanza sia nel contesto della competitività complessiva della rete tra tutti i marchi petroliferi ivi operanti [competitività intrabrand], sia nel contesto dei singoli marchi [competitività infrabrand], ossia anche all'interno degli stessi bacini territoriali e di mercato.»



L'analisi specifica che circa il 70 % delle vendite nelle aree di servizio delle autostrade viene soddisfatta nella modalità del self postpayment.

### COMPETIZIONE INTRABRAND

Per una valutazione delle differenze tra i prezzi in modalità self postpayment sono stati esaminati i dati delle rilevazioni dei prezzi in tale modalità, nella loro consistenza in prezzi minimi, medi e massimi tra tutti i marchi presenti in rete, con frequenza settimanale [la giornata assunta come «campione» è il mercoledì] per un periodo di studio comprendente tutte le annualità complete dal 2009 al 2013 e per i mesi di gennaio e febbraio 2014.

Poiché la rilevazione tende ad evidenziare le differenze di prezzo riscontrabili nella medesima modalità di servizio in tutta la rete autostradale ed indipendentemente dai singoli marchi [*intrabrand*], il dato che è stato messo in evidenza è il delta dei prezzi che si ottiene sottraendo dal prezzo massimo *self* rilevato il prezzo minimo *self* rilevato.

Il delta è rappresentato [distintamente per ciascuno dei due prodotti, benzina e gasolio] in euro/litro sia su base media e massima mensile che su base media e massima annuale, in modo da evidenziare sia la tendenza sia i picchi riscontrati.

**DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO]  
MEDIA E PICCO MASSIMO – BENZINA - €/LITRO**

|      | 2009  |       | 2010  |       | 2011  |       |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mese | med   | max   | med   | max   | med   | max   |
| Gen  | 0,101 | 0,125 | 0,115 | 0,119 | 0,134 | 0,145 |
| Feb  | 0,101 | 0,109 | 0,124 | 0,149 | 0,129 | 0,139 |
| Mar  | 0,102 | 0,107 | 0,108 | 0,127 | 0,138 | 0,144 |
| Apr  | 0,094 | 0,103 | 0,120 | 0,132 | 0,140 | 0,146 |
| Mag  | 0,110 | 0,127 | 0,132 | 0,148 | 0,145 | 0,158 |
| Giu  | 0,104 | 0,118 | 0,144 | 0,178 | 0,170 | 0,183 |
| Lug  | 0,109 | 0,117 | 0,133 | 0,144 | 0,176 | 0,199 |
| Ago  | 0,116 | 0,116 | 0,126 | 0,137 | 0,163 | 0,177 |
| Set  | 0,128 | 0,148 | 0,199 | 0,249 | 0,196 | 0,199 |
| Ott  | 0,136 | 0,147 | 0,128 | 0,140 | 0,178 | 0,184 |
| Nov  | 0,120 | 0,127 | 0,116 | 0,122 | 0,162 | 0,185 |
| Dic  | 0,116 | 0,133 | 0,110 | 0,119 | 0,226 | 0,259 |
| Anno | 0,111 | 0,148 | 0,131 | 0,249 | 0,163 | 0,259 |
|      | 2012  |       | 2013  |       | 2014  |       |
| Mese | med   | max   | med   | max   | med   | max   |
| Gen  | 0,197 | 0,209 | 0,151 | 0,162 | 0,191 | 0,195 |
| Feb  | 0,174 | 0,196 | 0,175 | 0,191 | 0,179 | 0,186 |
| Mar  | 0,180 | 0,201 | 0,177 | 0,227 |       |       |
| Apr  | 0,150 | 0,155 | 0,189 | 0,226 |       |       |
| Mag  | 0,175 | 0,188 | 0,211 | 0,226 |       |       |
| Giu  | 0,218 | 0,239 | 0,204 | 0,248 |       |       |
| Lug  | 0,204 | 0,239 | 0,166 | 0,180 |       |       |
| Ago  | 0,160 | 0,185 | NR    | NR    |       |       |
| Set  | 0,160 | 0,199 | 0,180 | 0,219 |       |       |
| Ott  | 0,212 | 0,283 | 0,221 | 0,274 |       |       |
| Nov  | 0,214 | 0,242 | 0,225 | 0,267 |       |       |
| Dic  | 0,173 | 0,184 | 0,230 | 0,288 |       |       |
| Anno | 0,186 | 0,283 | 0,192 | 0,288 | 0,185 | 0,195 |

NR = dati non rilevati

Le osservazioni più sintetiche e significative che si possono correlare ai dati sono le seguenti:

- ❖ vi è una tendenza ad un incremento del delta tra i prezzi *self* sia su base media mensile ed annua, sia sulla base dei valori di picco [dal 2009 al 2013 il delta medio annuo è cresciuto del 73,0 % e quello del picco annuo addirittura del 94,6 %].

Analoghe considerazioni sono valide anche per il prodotto gasolio, per il quale, infatti, si osserva che:

- ❖ vi è una tendenza ad un incremento del delta tra i prezzi *self* sia su base media mensile ed annua, sia sulla base dei valori di picco [dal 2009 al 2013 il delta medio annuo è cresciuto del 44,6 % e quello del picco annuo del 33,5 % (con un'escursione nel 2012 fino al 95,1 %)].

**DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO]  
MEDIA E PICCO MASSIMO – GASOLIO - €/LITRO**

|      | 2009  |       | 2010  |       | 2011  |       |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mese | med   | max   | med   | max   | med   | max   |
| Gen  | 0,075 | 0,085 | 0,103 | 0,122 | 0,129 | 0,137 |
| Feb  | 0,098 | 0,119 | 0,104 | 0,122 | 0,152 | 0,181 |
| Mar  | 0,076 | 0,094 | 0,084 | 0,094 | 0,106 | 0,124 |
| Apr  | 0,101 | 0,108 | 0,090 | 0,101 | 0,114 | 0,129 |
| Mag  | 0,094 | 0,125 | 0,103 | 0,132 | 0,136 | 0,150 |
| Giu  | 0,116 | 0,164 | 0,098 | 0,114 | 0,167 | 0,191 |
| Lug  | 0,108 | 0,138 | 0,087 | 0,095 | 0,164 | 0,183 |
| Ago  | 0,108 | 0,108 | 0,102 | 0,120 | 0,120 | 0,122 |
| Set  | 0,111 | 0,123 | 0,149 | 0,197 | 0,144 | 0,151 |
| Ott  | 0,108 | 0,124 | 0,101 | 0,123 | 0,161 | 0,168 |
| Nov  | 0,113 | 0,120 | 0,112 | 0,129 | 0,135 | 0,153 |
| Dic  | 0,097 | 0,126 | 0,124 | 0,155 | 0,180 | 0,228 |
| Anno | 0,101 | 0,164 | 0,105 | 0,197 | 0,142 | 0,228 |
|      | 2012  |       | 2013  |       | 2014  |       |
| Mese | med   | max   | med   | max   | med   | max   |
| Gen  | 0,134 | 0,141 | 0,126 | 0,132 | 0,156 | 0,165 |
| Feb  | 0,149 | 0,165 | 0,128 | 0,133 | 0,143 | 0,158 |
| Mar  | 0,150 | 0,173 | 0,137 | 0,205 |       |       |
| Apr  | 0,165 | 0,178 | 0,144 | 0,153 |       |       |
| Mag  | 0,142 | 0,166 | 0,154 | 0,162 |       |       |
| Giu  | 0,179 | 0,211 | 0,165 | 0,179 |       |       |
| Lug  | 0,225 | 0,283 | 0,138 | 0,140 |       |       |
| Ago  | 0,124 | 0,160 | NR    | NR    |       |       |
| Set  | 0,138 | 0,177 | 0,143 | 0,156 |       |       |
| Ott  | 0,185 | 0,320 | 0,152 | 0,199 |       |       |
| Nov  | 0,117 | 0,131 | 0,156 | 0,191 |       |       |
| Dic  | 0,147 | 0,174 | 0,179 | 0,219 |       |       |
| Anno | 0,155 | 0,320 | 0,146 | 0,219 | 0,149 | 0,165 |

NR = dati non rilevati

Differenze tra i prezzi *self* – limitatamente al prodotto benzina ed escluso il prodotto gasolio – possono bensì trovare parziali giustificazioni in forza di un diverso valore dell'imposizione fiscale gravante su tale specifico prodotto a seconda delle realtà territoriali regionali, ma le addizionali di accisa sulla benzina hanno valori assolutamente distanti dai delta prezzi riscontrati nell'analisi.

Per gli anni 2009-2010-2011 l'eccedenza di imposizione fiscale sulla benzina in alcune regioni non supera il valore di 0,031 euro/litro contro una media del delta tra i prezzi *self* tra 0,111 e 0,163 euro/litro [con picchi tra 0,148 e 0,259 euro/litro], per il 2012 l'eccedenza impositiva massima sale fino a 0,092 euro/litro [trattasi di una sola Regione su venti], contro una media del delta tra i prezzi *self* di 0,186 ed un picco fino a 0,283 euro/litro, nel 2013 l'eccedenza impositiva massima vale 0,061 euro/litro [è il caso di due Regioni su venti], contro una media del delta tra i prezzi *self* di 0,192 ed un picco fino a 0,288 euro/litro.

Tale considerazione è valida sia per l'analisi relativa alla competizione *intra-brand* che a quella *infra-brand*.

### COMPETIZIONE INFRABRAND

Per l'analisi della competizione *infra-brand* la rilevazione tende ad evidenziare le differenze di prezzo riscontrabili nella medesima modalità di servizio all'interno dei singoli marchi, e quindi il dato che è stato messo in evidenza è il delta dei prezzi che si ottiene sottraendo dal prezzo massimo *self* rilevato il prezzo minimo *self* rilevato per ciascun marchio.

Di seguito, si riportano le specifiche schede rilevate per ciascuna delle *major* che operano in rete autostradale, individuando sia i delta medi che quelli massimi riscontrati in ciascuno degli anni dal 2009 al 2013.

### ENI

#### DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO] MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO

| Anno | Benzina<br>Media | Max   | Gasolio<br>Media | Max   |
|------|------------------|-------|------------------|-------|
| 2009 | 0,103            | 0,142 | 0,079            | 0,123 |
| 2010 | 0,103            | 0,203 | 0,084            | 0,170 |
| 2011 | 0,097            | 0,178 | 0,103            | 0,187 |
| 2012 | 0,130            | 0,261 | 0,104            | 0,289 |
| 2013 | 0,137            | 0,254 | 0,124            | 0,195 |

### IP

#### DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO] MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO

| Anno | Benzina<br>Media | Max   | Gasolio<br>Media | Max   |
|------|------------------|-------|------------------|-------|
| 2009 | 0,044            | 0,079 | 0,030            | 0,065 |
| 2010 | 0,055            | 0,088 | 0,027            | 0,065 |
| 2011 | 0,064            | 0,180 | 0,042            | 0,067 |
| 2012 | 0,048            | 0,122 | 0,035            | 0,080 |
| 2013 | 0,046            | 0,095 | 0,043            | 0,089 |

### ESSO

#### DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO] MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO

| Anno | Benzina<br>Media | Max   | Gasolio<br>Media | Max   |
|------|------------------|-------|------------------|-------|
| 2009 | 0,068            | 0,103 | 0,053            | 0,163 |
| 2010 | 0,057            | 0,095 | 0,052            | 0,095 |
| 2011 | 0,079            | 0,171 | 0,063            | 0,206 |
| 2012 | 0,104            | 0,153 | 0,075            | 0,230 |
| 2013 | 0,152            | 0,248 | 0,079            | 0,131 |

### TOTAL

#### DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO] MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO

| Anno | Benzina<br>Media | Max   | Gasolio<br>Media | Max   |
|------|------------------|-------|------------------|-------|
| 2009 | 0,058            | 0,133 | 0,050            | 0,084 |
| 2010 | 0,049            | 0,134 | 0,059            | 0,094 |
| 2011 | 0,098            | 0,175 | 0,075            | 0,166 |
| 2012 | 0,146            | 0,224 | 0,091            | 0,179 |
| 2013 | 0,149            | 0,180 | 0,105            | 0,137 |

### KUPIT

#### DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO] MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO

| Anno | Benzina<br>Media | Max   | Gasolio<br>Media | Max   |
|------|------------------|-------|------------------|-------|
| 2009 | 0,058            | 0,091 | 0,033            | 0,070 |
| 2010 | 0,057            | 0,191 | 0,032            | 0,155 |
| 2011 | 0,063            | 0,110 | 0,043            | 0,134 |
| 2012 | 0,056            | 0,105 | 0,028            | 0,053 |
| 2013 | 0,088            | 0,165 | 0,071            | 0,134 |

**SHELL**

**DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO]  
MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO**

| Anno | Benzina |       | Gasolio |       |
|------|---------|-------|---------|-------|
|      | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009 | 0,047   | 0,089 | 0,077   | 0,130 |
| 2010 | 0,075   | 0,123 | 0,065   | 0,122 |
| 2011 | 0,135   | 0,200 | 0,095   | 0,210 |
| 2012 | 0,121   | 0,239 | 0,104   | 0,193 |
| 2013 | 0,150   | 0,240 | 0,118   | 0,200 |

**TAMOIL**

**DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO]  
MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO**

| Anno | Benzina |       | Gasolio |       |
|------|---------|-------|---------|-------|
|      | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009 | 0,062   | 0,097 | 0,044   | 0,094 |
| 2010 | 0,054   | 0,100 | 0,038   | 0,102 |
| 2011 | 0,078   | 0,157 | 0,064   | 0,145 |
| 2012 | 0,095   | 0,174 | 0,077   | 0,160 |
| 2013 | 0,085   | 0,160 | 0,063   | 0,150 |

Nel 2009 e nel 2010 il delta medio più alto per la benzina è stato registrato per Eni, nel 2011 per Shell, nel 2012 per Total e, infine, nel 2013 per Esso; se nei primi tre anni il rapporto tra i differenziali più alti e quelli più bassi era di due a uno circa, negli ultimi due esercizi tale rapporto è salito da due a tre contro uno. Tranne un'eccezione, tutti i differenziali dei singoli marchi tendono dal 2009 ad un incremento che raggiunge in alcuni casi anche più del raddoppio del valore iniziale.

**DELTA MEDIO PER MARCHIO BENZINA -  
EURO/LITRO**

| 2009   |       | 2010   |       | 2011   |       |
|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| eni    | 0,103 | eni    | 0,103 | shell  | 0,135 |
| esso   | 0,068 | shell  | 0,075 | total  | 0,098 |
| tamoil | 0,062 | esso   | 0,057 | eni    | 0,097 |
| total  | 0,058 | kupit  | 0,057 | esso   | 0,079 |
| kupit  | 0,058 | ip     | 0,055 | tamoil | 0,078 |
| shell  | 0,047 | tamoil | 0,054 | ip     | 0,064 |
| ip     | 0,044 | total  | 0,049 | kupit  | 0,063 |
| 2012   |       | 2013   |       |        |       |
| total  | 0,146 | esso   | 0,152 |        |       |
| eni    | 0,130 | shell  | 0,150 |        |       |
| shell  | 0,121 | total  | 0,149 |        |       |
| esso   | 0,104 | eni    | 0,137 |        |       |
| tamoil | 0,095 | kupit  | 0,088 |        |       |
| kupit  | 0,056 | tamoil | 0,085 |        |       |
| ip     | 0,048 | ip     | 0,046 |        |       |

**PICCHI DEL DELTA PER MARCHIO BENZINA -  
EURO/LITRO**

| 2009   |       | 2010   |       | 2011   |       |
|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| eni    | 0,142 | eni    | 0,203 | shell  | 0,200 |
| total  | 0,133 | kupit  | 0,191 | ip     | 0,180 |
| esso   | 0,103 | total  | 0,134 | eni    | 0,178 |
| tamoil | 0,097 | shell  | 0,123 | total  | 0,175 |
| kupit  | 0,091 | tamoil | 0,100 | esso   | 0,171 |
| shell  | 0,089 | esso   | 0,095 | tamoil | 0,157 |
| ip     | 0,079 | ip     | 0,088 | kupit  | 0,110 |
| 2012   |       | 2013   |       |        |       |
| eni    | 0,261 | eni    | 0,254 |        |       |
| shell  | 0,239 | esso   | 0,248 |        |       |
| total  | 0,224 | shell  | 0,240 |        |       |
| tamoil | 0,174 | total  | 0,180 |        |       |
| esso   | 0,153 | kupit  | 0,165 |        |       |
| ip     | 0,122 | tamoil | 0,160 |        |       |
| kupit  | 0,105 | ip     | 0,095 |        |       |

Per quattro anni [eccettuato solo il 2011] il picco di delta più alto per la benzina è stato registrato per Eni, solo nel 2011 per Shell; anche in questo caso - come per il delta medio - rispetto ai primi tre anni, in cui il rapporto tra i differenziali più alti e quelli più bassi era di due a uno circa, negli ultimi due esercizi tale rapporto è salito da due a due e mezzo/tre contro uno. Tranne un'eccezione, anche in questo caso tutti i differenziali dei singoli marchi tendono dal 2009 ad un incremento che raggiunge in alcuni casi più del raddoppio del valore iniziale.

**DELTA MEDIO PER MARCHIO GASOLIO -  
EURO/LITRO**

| 2009   |       | 2010   |       | 2011   |       |
|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| eni    | 0,079 | eni    | 0,084 | eni    | 0,103 |
| shell  | 0,077 | shell  | 0,065 | shell  | 0,095 |
| esso   | 0,053 | total  | 0,059 | total  | 0,075 |
| total  | 0,050 | esso   | 0,052 | tamoil | 0,064 |
| tamoil | 0,044 | tamoil | 0,038 | esso   | 0,063 |
| kupit  | 0,033 | kupit  | 0,032 | kupit  | 0,043 |
| ip     | 0,030 | ip     | 0,027 | ip     | 0,042 |
| 2012   |       | 2013   |       |        |       |
| eni    | 0,104 | eni    | 0,124 |        |       |
| shell  | 0,104 | shell  | 0,118 |        |       |
| total  | 0,091 | total  | 0,105 |        |       |
| tamoil | 0,077 | esso   | 0,079 |        |       |
| esso   | 0,075 | kupit  | 0,071 |        |       |
| ip     | 0,035 | tamoil | 0,063 |        |       |
| kupit  | 0,028 | ip     | 0,043 |        |       |

Per il gasolio in tutti gli anni il delta medio più alto è stato registrato per Eni [eguagliato da Shell nel 2012]; anche in questo caso – come per la benzina – rispetto ai primi tre anni, in cui il rapporto tra i differenziali più alti e quelli più bassi era di due a uno circa [con qualche eccezione di rapporti più elevati], negli ultimi due esercizi tale rapporto è salito da due a tre [in qualche caso anche più] contro uno.

Ed anche in questo caso tutti i differenziali dei singoli marchi tendono dal 2009 a notevoli incrementi rispetto al valore iniziale.

**PICCHI DEL DELTA PER MARCHIO GASOLIO –  
EURO/LITRO**

|        | 2009  | 2010   | 2011  |
|--------|-------|--------|-------|
| esso   | 0,163 | eni    | 0,170 |
| shell  | 0,130 | shell  | 0,122 |
| eni    | 0,123 | tamoil | 0,102 |
| tamoil | 0,094 | esso   | 0,095 |
| total  | 0,084 | total  | 0,094 |
| kupit  | 0,084 | kupit  | 0,094 |
| ip     | 0,065 | ip     | 0,065 |
|        | 2012  | 2013   |       |
| eni    | 0,289 | shell  | 0,200 |
| esso   | 0,230 | eni    | 0,195 |
| shell  | 0,193 | tamoil | 0,150 |
| total  | 0,179 | total  | 0,137 |
| kupit  | 0,179 | kupit  | 0,137 |
| tamoil | 0,160 | esso   | 0,131 |
| ip     | 0,080 | ip     | 0,089 |

Ad anni alterni Eni [2010 e 2012] e Shell [2011 e 2013], con Esso nel 2009 hanno fatto registrare il picco di delta più alto per il gasolio; anche in questo caso il rapporto tra i differenziali più alti e quelli più bassi è andato progressivamente crescendo, così come tutti i differenziali dei singoli marchi sono andati via via crescendo rispetto ai valori iniziali.

Un ulteriore elemento di valutazione è stato calcolato in base a quali soglie di delta si sono attestate le giornate di rilevazione dei prezzi: ossia si è calcolato con quale percentuale sull'intero numero di osservazioni effettuate si sono verificati differenziali superiori a 20 eurocent/litro, a 15, a 10, ecc., al fine di verificare la tendenza in atto.

Anche per questa statistica si sono distinti i dati per singolo prodotto.

**% GIORNATE 2009-2013 PER SOGLIA DI DELTA  
PREZZO PER SINGOLO MARCHIO – BENZINA**

**SOGLIE IN EUROCENT/LITRO**

| Delta          | Eni<br>% gg.   | Ip<br>% gg.    | Esso<br>% gg.   | Total<br>% gg. |
|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| > 20           | 1,2%           | 0,0%           | 3,3%            | 0,4%           |
| > 15 ≤ 20      | 9,5%           | 0,8%           | 8,7%            | 17,4%          |
| > 10 ≤ 15      | 52,9%          | 3,7%           | 15,7%           | 32,6%          |
| > 7,5 ≤ 10     | 32,2%          | 7,4%           | 30,2%           | 10,3%          |
| > 5 ≤ 7,5      | 3,3%           | 37,6%          | 31,4%           | 16,5%          |
| ≤ 5            | 0,8%           | 50,4%          | 10,7%           | 22,7%          |
| <b>&gt; 10</b> | <b>63,6%</b>   | <b>4,6%</b>    | <b>27,7%</b>    | <b>50,4%</b>   |
| <b>≤ 10</b>    | <b>36,4%</b>   | <b>95,5%</b>   | <b>72,3%</b>    | <b>49,6%</b>   |
| Delta          | Kupit<br>% gg. | Shell<br>% gg. | Tamoil<br>% gg. |                |
| > 20           | 0,0%           | 2,5%           | 0,0%            |                |
| > 15 ≤ 20      | 0,8%           | 16,9%          | 2,1%            |                |
| > 10 ≤ 15      | 10,3%          | 35,1%          | 16,2%           |                |
| > 7,5 ≤ 10     | 14,9%          | 15,3%          | 24,1%           |                |
| > 5 ≤ 7,5      | 43,4%          | 10,7%          | 32,4%           |                |
| ≤ 5            | 30,6%          | 19,4%          | 25,3%           |                |
| <b>&gt; 10</b> | <b>11,2%</b>   | <b>54,5%</b>   | <b>18,3%</b>    |                |
| <b>≤ 10</b>    | <b>88,9%</b>   | <b>45,5%</b>   | <b>81,8%</b>    |                |

> = maggiore

≤ = minore od uguale

Come si può osservare, in sintesi, per la benzina

- ❖ tre marchi su sette evidenziano delta superiori a 0,100 euro/litro per un'incidenza percentuale sul totale giorni di rilevazione superiore al 50 %, ossia Eni, con il 63,63 %, Shell, con il 54,54 % e Total, con il 50,41 %.

Ed anche per il gasolio dalla tabella della pagina seguente si osserva che:

- ❖ tre marchi su sette [e sono i medesimi riscontrati in relazione al prodotto benzina] mantengono un delta superiore a 0,075 euro/litro per un'incidenza percentuale sul totale giorni di rilevazione eguale ovvero superiore al 50 %, ossia Shell, con il 71,07 %, Eni, con il 70,25 % e Total, con il 50,00 %.

**% GIORNATE 2009-2013 PER SOGLIA DI DELTA  
PREZZO PER SINGOLO MARCHIO – GASOLIO  
SOGLIE IN EUROCENT/LITRO**

| Delta          | Eni<br>% gg.   | Ip<br>% gg.    | Esso<br>% gg.   | Total<br>% gg. |
|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| > 20           | 0,4%           | 0,0%           | 0,8%            | 0,0%           |
| > 15 ≤ 20      | 5,0%           | 0,0%           | 1,2%            | 1,2%           |
| > 10 ≤ 15      | 37,2%          | 0,0%           | 2,1%            | 18,2%          |
| > 7,5 ≤ 10     | 27,7%          | 2,1%           | 18,2%           | 30,6%          |
| > 5 ≤ 7,5      | 28,5%          | 16,1%          | 53,7%           | 38,0%          |
| ≤ 5            | 1,2%           | 81,8%          | 24,0%           | 12,0%          |
| <b>&gt; 10</b> | <b>70,3%</b>   | <b>2,1%</b>    | <b>22,3%</b>    | <b>50,0%</b>   |
| <b>≤ 10</b>    | <b>29,8%</b>   | <b>97,9%</b>   | <b>77,7%</b>    | <b>50,0%</b>   |
| Delta          | Kupit<br>% gg. | Shell<br>% gg. | Tamoil<br>% gg. |                |
| > 20           | 0,0%           | 0,4%           | 0,0%            |                |
| > 15 ≤ 20      | 0,4%           | 2,9%           | 0,8%            |                |
| > 10 ≤ 15      | 5,0%           | 35,5%          | 5,8%            |                |
| > 7,5 ≤ 10     | 8,7%           | 32,2%          | 18,2%           |                |
| > 5 ≤ 7,5      | 5,0%           | 17,4%          | 24,8%           |                |
| ≤ 5            | 81,0%          | 11,6%          | 50,4%           |                |
| <b>&gt; 10</b> | <b>14,1%</b>   | <b>71,1%</b>   | <b>24,8%</b>    |                |
| <b>≤ 10</b>    | <b>86,0%</b>   | <b>28,9%</b>   | <b>75,2%</b>    |                |

> = maggiore

≤ = minore od uguale

Fra qualche giorno l'intera relazione sarà disponibile sul sito nazionale [www.figisc.it](http://www.figisc.it) e verrà inviata ad Enti ed Istituzioni.

## LE BUONE POLITICHE PAGANO: SCONTI DEL NORD LOMBARDIA FANNO RECUPERARE EROGATI

Mentre si continua a far *bancomat* con le accise, mettendo a repentaglio i consumi di carburante e le stesse entrate fiscali da essi derivanti, ottime notizie pervengono, una volta tanto, dal confine della Lombardia settentrionale, dove le decisioni assunte dalla Regione hanno consentito di tamponare il «pendolarismo del pieno» oltre frontiera e la conseguente emorragia di imposte e capovolgere la situazione.

I provvedimenti regionali del settembre e del dicembre 2013 – che incrementavano gli sconti di prezzo per i residenti delle aree confinarie già fermi dal 2000 ed ora at-

testati a 0,33 euro/litro per la fascia A [0-10 km dal confine] e 0,25 per la fascia B [0-20 km] – hanno prodotto l'effetto sperato ed in qualche maniera ipotizzato dalla Regione e dalla Categoria.

Daniela MARONI, Consigliere Regionale e Vicepresidente Nazionale di FIGISC, ha infatti illustrato qualche giorno fa, assieme al Presidente della Regione Lombardia, Roberto MARONI, la lusinghiera *performance* dell'adeguamento degli sconti alla dinamica del prezzo concorrente: «Finalmente la carta sconto consente di avere l'equivalenza con i prezzi praticati in Svizzera, costituendo un sostegno al reddito delle famiglie dei residenti e salvaguardando importanti entrate erariali per Stato e Regione. I gestori delle stazioni di servizio dell'area interessata dallo sconto hanno registrato da settembre incrementi di erogato del 25-27%, con picchi fino ad oltre il 50%. Oggi sono quasi 450.000 i lombardi che sono tornati a credere con forza nella carta sconto, con un incremento del 35% nelle attivazioni».

«Altri due obiettivi sono ancora da conseguire: l'estensione dello sconto al gasolio e l'allargamento della fascia territoriale – precisa Daniela Maroni – e ci vorranno risorse ed un lavoro molto impegnativo. Ma non manca per questo nuovo traguardo la determinazione ad operare al meglio.»

