

N. 12/2014 - 10.03.2014

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 - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 12

**DAL 2009 AL 2013 IN ITALIA
REFINING & MARKETING HANNO
PERSO 7 MLD DI EURO**

[pagina 1]

**CESSIONE SHELL - Q8:
MENTRE ANTITRUST VALUTA,
NON SI DISCUTE DI NIENTE...**

[pagina 4]

**DOPO GLI AUMENTI DI ACCISA
LA DIFFERENZA DI IMPOSTE
DALL'U.E. É DI 25 CENT/LITRO**

[pagina 7]

**FAIB, FEGICA ED ANISA
SOLLECITANO ANAS SULLA
SITUAZIONE DELLA SALERNO-
REGGIO E DELLA SICILIA**

[pagina 9]

A SEGUITO DELL'INTERVENTO DEL MINISTERO E RISPETTANDO LA SCADENZA TEMPORALE ASSUNTA CON IL VICEMINISTRO DE VINCENTI, ENI R&M HA ORGANIZZATO PER OGGI, LUNEDÌ 10 MARZO, ALLE ORE 18:00, UN PRIMO INCONTRO TRA LA DIREZIONE AZIENDALE ED I PRESIDENTI NAZIONALI DI FAIB, FEGICA E FIGISC IN MERITO ALLA TRATTATIVA SUL RINNOVO DELL'ACCORDO AZIENDALE.

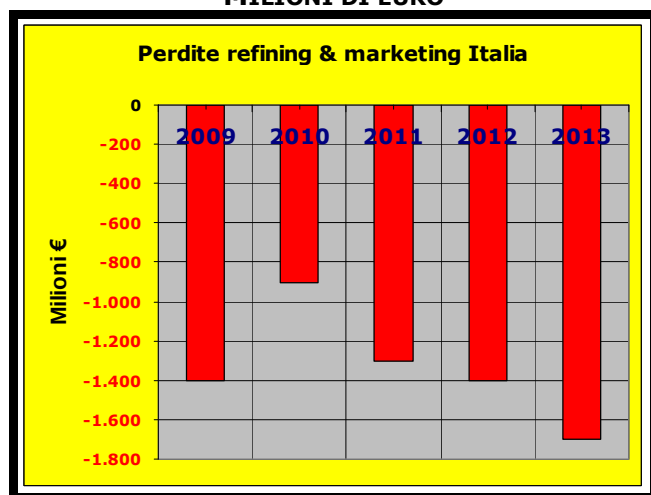
DAL 2009 AL 2013 IN ITALIA REFINING & MARKETING HANNO PERSO 7 MLD DI EURO

Assolutamente impietoso il quadro della situazione del comparto *refining & marketing* presentato dal Presidente di UNIONE PETROLIFERA, Alessandro GILOTTI, alla Commissione attività produttive della Camera la scorsa settimana: il comparto avrebbe perso poco meno di 7 miliardi di euro dal 2009 al 2013, tutte le raffinerie italiane sono a rischio, il pesantissimo onere fiscale deprime la domanda, la rete distributiva è enormemente sovradimensionata ed antieconomica.

Tutte cose note, e non certo solo da oggi, la cui denuncia ed enfattizzazione ha certo senso di fronte ad una «*politica*» sorda e cieca che, quando è intervenuta nel merito, lo ha fatto assai malamente, ovvero che considera il settore solo come un *bancomat* per le più svariate esigenze di spesa pubblica, ma questo odierno «*grido di dolore*» non assolve l'industria petrolifera dall'avere sempre o tenuto la «*politica*» ben lontana quando le cose andavano bene o di aver usato della «*politica*» non per prospettive strategiche, ma solo per piccole tattiche finalizzate ad ottenere vantaggi nella ridefinizione dei rapporti interni al settore, ossia per scaricare rischi e contraddizioni sui «*cuscinetti*» della filiera e del sistema.

Tornando ai numeri, le perdite economiche nel *refining & marketing* nazionale sarebbero state pari a 1,4 miliardi di euro nel 2009, a 0,9 nel 2010, a 1,3 nel 2011, a 1,4 di nuovo nel 2012 e nel 2013 la stima provvisoria sale a 1,7 miliardi di euro. Le ragioni delle perdite stanno ovviamente [a parte le incursioni nella distribuzione, dove si è scelto di bruciare senza alcun «ordine del medico» centinaia e centinaia di milioni di euro in politiche commerciali avventuristiche] in quella che è una crisi europea della raffinazione, che in Italia ha un'intensità ancora maggiore, proprio dove tra occupazione diretta ed indotta, sono a rischio 100.000 posti di lavoro, e proprio dove è presente «un livello di know how di eccellenza ed aziende molto attive sui mercati internazionali» ed in cui «anche le raffinerie più efficienti sono a rischio chiusura».

PERDITE REFINING & MARKETING 2009-2013
MILIONI DI EURO



I consumi petroliferi in Italia – denuncia U. P. – sono tornati indietro di vent'anni e dal 2008 al 2013 sono diminuiti del 24 % [- 20 milioni di tonnellate]: il risultato è che il tasso di utilizzazione degli impianti è sceso al 66 % della capacità di lavorazione, nonostante il fatto che in nell'ultimo triennio si sono chiuse o riconvertire altre quattro raffinerie [per dare un'idea del ridimensionamento dell'industria di raffinazione, dagli anni '70, con 36 raffinerie e capacità di lavorazione fino a 141 milioni di tonnellate/anno, si è arrivati nel 2013 a 13 raffinerie e

capacità di lavorazione per 95 milioni di tonnellate/anno, con un tasso di utilizzo inferiore ai due terzi della capacità (dal 2014 le raffinerie saranno 12)]. Margini di raffinazione in picchiata, inversione dei flussi di *input/output* verso gli Stati Uniti [da tradizionali esportatori si diventa invece importatori di prodotti finiti], pesante concorrenza delle raffinerie asiatiche e maggiore competitività di quelle statunitensi, completano il quadro, sul cui sfondo stanno, secondo U.P., «ideologiche» normative ambientali europee, che vengono applicate ancor più acriticamente in Italia, mettendo a rischio anche l'autonomia energetica per i prodotti finiti del Paese: si rischia, infatti, di «diventare dipendenti dalle forniture estere non solo per il petrolio e il gas, ma anche per i prodotti finiti per autotrazione: ciò renderebbe ancor più vulnerabile l'Italia in termini di disponibilità qualità e quantità nonché prezzo».

RAFFINERIE, CAPACITÀ DI LAVORAZIONE E
CONSUMI IN ITALIA

Anno	N.ro raffinerie	Capacità lavorazione (①)	Consumi totali (①)
1970	36	141	88
1975	33	175	96
1980	32	171	100
1985	25	123	84
1990	20	115	93
1995	18	99	96
2000	18	100	93
2005	17	102	87
2010	16	106	74
2011	15	103	71
2012	14	99	64
2013	13	95	61

(①) Milioni tonnellate/anno

Sulla distribuzione finale – dice U.P. – gli aumenti delle imposte annullano il calo del prezzo industriale: in tre anni i prezzi industriali sono scesi di 3-4 cent/litro a seconda dei prodotti, ma le imposte sono salite tra 22 e 24 cent/litro, i consumatori vedono solo aumenti [e infatti il prezzo finale è salito tra i 19 ed i 22 cent, sempre

a seconda dei prodotti]; il peso delle imposte crescenti ha infranto l'anelasticità dei consumi rispetto ai prezzi, provocando una contrazione dei consumi – secondo i numeri di Gilotti – che vale il 16,1 % in rete ed il 40,9 % in autostrada, facendo scendere inevitabilmente il risultato del gettito erariale programmato con gli aumenti delle imposte [tendenza che si è già manifestata nel 2013 con chiarezza e che non invertirà il segno nel 2014].

Infine, il delta prezzo con l'Europa è aumentato per la medesima ragione, dal momento che le imposte sono aumentate in Italia del 29,5 % contro un 8 % nell'intera area dei Paesi comunitari che hanno come unità monetaria l'euro.

E sulla rete distributiva, U.P. rileva che in Italia, con un punto vendita ogni 8,3 km di strada [contro i 15,7 della Germania, i 19,2 del Regno Unito ed i 34,3 della Francia], essa è *«la più numerosa in Europa con un erogato che è sensibilmente inferiore alla media europea»* e che *«ciò rende il singolo punto vendita molto più costoso e non economico»*. La ricetta sarebbe la *«sensibile riduzione del numero dei punti vendita con misure cogenti, a partire da quelli meno sicuri dal punto di vista della sicurezza stradale, per ridare economicità al settore»* e *«riavviare il percorso iniziato con l'approvazione del ddl collegato alla legge di stabilità 2014, approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 dicembre 2013, ma mai approdato in Parlamento»*.



Come si diceva in premessa, nulla di nuovo. O – più precisamente – noi non riusciamo a vedere qualcosa di nuovo in questa

ennesima analisi di Unione Petrolifera, che è sempre quella ormai da tempo nota e su cui si può essere assolutamente d'accordo, esattamente come si può essere tutti d'accordo nel riconoscere se, in un certo luogo e ad una certa ora, piova o faccia bel tempo.

Pure, in tutta questa situazione [su cui, se vogliamo, finalmente s'è finito di dire *«va tutto bene, madama la marchesa»*] non basta né all'industria petrolifera né alla *«politica»* mettersi nella parte del meteorologo e limitarsi a descrivere il passaggio della perturbazione.

Quanti anni si sono persi a parlare di prezzi alla pompa, ignorando non solo le dinamiche più banali del settore, ma addirittura le fondamentali debolezze e le dipendenze del Paese sul piano dell'approvvigionamento energetico petrolifero?

Quanti anni a ravanare sulle marginalità di qualche cent dello *«stacco del prezzo industriale»* con l'Europa mentre si aumentavano le imposte sui carburanti [per esempio: dal 1995: +44,7 % sulla benzina, +64,6 % sul gasolio; dal 2011: +31,8 % sulla benzina, +49,0 % sul gasolio] fino al punto che oggi lo *«stacco sulle imposte»* con l'Europa è di 25 cent/ litro?

Quanti anni a rifilare in giro impianti non propriamente *«portanti»* già in tempi insospettabili, creando le condizioni per rendere inefficaci persino le uniche fugaci ristrutturazioni della fine degli anni '90?

Quanti anni a sostenere che andava compresso e flessibilizzato il costo del gestore e quindi a metterlo a fare concorrenza con le sue deboli spalle contro chi la medesima mano armava con il formidabile potere competitivo di un prezzo di cessione incredibilmente [ed infondatamente] più basso per farla sì davvero la *«concorrenza»*?

Quanti anni a *«liberalizzare»* progressivamente una rete non ristrutturata, a trescare con l'Euroburocrazia o con le Authority, per accontentare, volta per volta, i

grandi appetiti della grande distribuzione, piuttosto che il piccolo cabotaggio dei petrolieri sugli orari o sui *ghost* e, comunque sempre, ad allargare le maglie della rete dove l'industria petrolifera svende prodotto a prezzi da extrarete, seminando il miglio per le tanto osannate quanto fasulle «efficienze» di chi compra sottocosto?

Quanti anni a cercare di buttare la «monnezza» [leggesi le tensioni, le contraddizioni, le crescenti difficoltà, le bugie e le miserie] sotto il «tappeto» del libero mercato, della «libertà di stabilimento», della «modernizzazione», dei modelli tarocchi di efficienza, e via affabulando?

Può cambiare qualcosa in questo settore? Forse – con la tara che in questo Paese la percezione e la sensibilità verso il settore sembrano quelle di chi ha visto le puntate di «Dallas» dei primi anni '80 –, e anche se la cronaca degli ultimi anni non depone assolutamente a favore, forse si può cambiare qualcosa solo se si rimettono al centro le questioni reali, in forte discontinuità con quelle che sono state le condotte finora tanto allegramente quanto irresponsabilmente perseguite da «politica» ed industria. Di sicuro non basta dire che c'è una crisi del settore, di sicuro non basta dire, per usare una metafora, che «la vita è dura»: da questa parte del tavolo, «sotto il tappeto», i gestori, ad esempio, lo sanno fin troppo bene, e per davvero, quanto, e anche fino a che punto, la vita sia dura.



CESSIONE SHELL – Q8: MENTRE ANTITRUST VALUTA, NON SI DISCUTE DI NIENTE...

Subito dopo avere appreso dalla stampa che era andato in porto l'affare SHELL-KU-PIT, FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA avevano scritto all'acquirente della rete della conchiglia, nella persona dell'Ing. Alessandro GILOTTI, la seguente comunicazione:

*Egregio Ingegnere,
le nostre Federazioni apprendono con piacere dalla stampa - dopo i numerosi rumors di mercato - dell'avvenuta acquisizione della rete Shell Italia SpA da parte di Kuwait Petroleum.*

Con questa operazione il marchio Q8 si candida a svolgere, nel mercato italiano, un ruolo da protagonista della distribuzione carburanti, rafforzando la propria posizione competitiva, operando importanti sinergie derivanti dall'integrazione degli asset e delle attività commerciali e logistiche con, ci auguriamo, benefici effetti sul comparto.

Nel rinnovare, dunque, l'apprezzamento per la buona riuscita dell'operazione economica, che accresce la responsabilità del Suo gruppo nel settore, Faib e Faib Autostrade, Fegica e Figisc/Anisa chiedono con urgenza un incontro per capire direttamente dall'azienda i termini precisi dell'intesa che vede coinvolti circa 800 gestori - e migliaia di dipendenti - che saranno chiamati a cambiare bandiera. Ovviamente in attesa del definitivo via libera da parte dell'AGCM.

Le questioni sul tavolo, dal nostro punto di vista, come potrà facilmente intuire, sono di rilevante importanza e attengono allo sviluppo futuro delle attività dei gestori Shell che si uniscono a quelli Q8, al loro rapporto contrattuale con la nuova società di riferimento, alle modalità ope-

relative con le quali dovranno misurarsi le gestioni.

Questioni, immaginiamo, attentamente valutate dal vostro gruppo dirigente e dai vostri consulenti.

Sulla rete Shell - come è noto - persiste un contenzioso politico-sindacale, ma anche giuridico e legale, in ordine alla sistematica violazione ed elusione del quadro normativo vigente dettato dalla legislazione speciale di settore e vale a dire dal D. Lgs. 32/98, dalla L. 57/2001, riconfermato dalla L. 27/20012.

Contestazioni comunque ben note alla Shell e contenute in una copiosa corrispondenza tra le scriventi associazioni di settore e la stessa compagnia, da ultimo con la nota del 25 novembre u.s., in cui alla Shell sono state evidenziate le gravi violazioni normative e i conseguenti crediti avanzati dai gestori a marchio della rete ordinaria e di quella autostradale derivanti dalla mancata negoziazione dei rinnovi contrattuali. Nella stessa comunicazione invitavamo Shell a informare del considerevole impegno economico necessario per chiudere il contenzioso preesistente il nuovo acquirente. Per renderlo consapevole.

Sul tavolo pende infine la questione dei gestori cosiddetti «Aico» verso le cui gestioni chiediamo di conoscere come Q8 intenda muoversi e cioè se ritiene di dover chiudere questa brutta pagina della storia della distribuzione carburanti in Italia e, dunque, archiviare una palese e perdurante violazione non solo del quadro normativo di riferimento sopra richiamato, ma anche della stessa normativa del lavoro, in violazione dei più elementari diritti tutelati dalla nostra legislazione.

Per Faib e Faib/Autostrade, Fegica e Figisc/Anisa è assolutamente necessario acquisire tale orientamento e nel caso affrontare le difficili operazioni di «recupero» dei gestori «Aico» al regime ordinario dei contratti di affidamento in uso gratuito normato dal D. Lgs. 32/98.



In aggiunta alla specifica problematica legata all'acquisizione Shell, permangono sulla rete Q8 le criticità già puntualmente contestate all'azienda in ordine a:

- rinnovo dell'accordo economico-normativo;
- «progetto Evo»;
- massiccio ricorso ad «accordi individuali» di natura privatistica per imporre ai gestori a marchio una contribuzione sugli sconti - a decurtazione del margine stabilito negli accordi-;
- crescita esponenziale degli impianti a marchio in modalità ghost che prefigura e sostanzia sia la violazione delle condizioni eque e non discriminatorie - sancita dalla L. 27/2002, art. 17, comma 14, per i gestori a marchio contrattualizzati ai sensi del D. Lgs. 32/1998 con il vincolo dell'esclusiva.

A tale quadro va aggiunto un vero e proprio abuso di posizione dominante sostanziato da un evidente ed eccessivo squilibrio di diritti e di obblighi in capo ai gestori, considerato che la dipendenza economica è valutata tenendo conto anche della reale possibilità, per la parte che abbia subito l'abuso, di reperire sul mercato alternative soddisfacenti (L. 287/1990 e L. 192/1998).

Alla luce delle rilevanti questioni sopra accennate, le nostre Federazioni rinno-

vano la richiesta di un incontro urgente, da fissare in tempi brevi, sia per affrontare la nuova situazione di mercato determinatasi con l'importante acquisizione sia per discutere delle questioni sopra accennate della rete a marchio Q8.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono cordialissimi saluti

Sulla questione del passaggio di mano, la SHELL ha fatto sapere, con comunicazione del direttore rete di Shell Italia, Kai-Uwe WITTERSTEIN, che l'operazione della cessione di trasferimento dei *business* Rete distribuzione in Italia di Shell a Kuwait Petroleum Italia «è soggetta all'approvazione dell'Antitrust e si prevede possa essere completata entro il 2014».

Fino alla notificazione dell'esito di approvazione da parte dell'Authority, Shell Italia e Q8 continueranno a tutti gli effetti ad essere compagnie separate e concorrenti. Successivamente, la relazione commerciale in essere verrà trasferita a Kupit ed il marchio Q8 sostituirà progressivamente quello della Shell sulla rete carburanti in Italia. Le carte EuroShell continueranno ad essere accettate anche a seguito del completamento dell'operazione sull'intera struttura derivante dall'integrazione delle due reti.

Durante il periodo di transizione, e cioè fino al parere finale di Antitrust, non ci sarà – dice la comunicazione Shell – alcuna variazione rispetto all'operatività quotidiana dei gestori.

A sua volta KUPIT informa le Organizzazioni di Categoria che «qualsiasi richiesta di confronto afferente le attività oggetto di acquisizione non può assolutamente essere accolta» e che quindi, forse si discuterà delle «strategie future in un'ottica di possibile integrazione....non appena avremo ricevuto l'approvazione dell'operazione da parte delle competenti Autorità Antitrust».

In sostanza: il controllore è in giro sull'autobus, non disturbate né lui né i mano-

vratori, neanche per scendere se va a fuoco il mezzo, e se a bordo non c'è estintore pazienza, intanto adesso non stiamo a disturbare il rito del controllo biglietti con relativa «punzonatura».



E, passando a qualcosa che non ha nessuna interferenza con l'operazione di acquisizione di Shell, KUPIT risponde anche ai rilievi delle Organizzazioni di Categoria sul mancato rinnovo dell'accordo, a titolo di esempio, o sulle incongruenze del progetto Evo, o ancora sulla contrattazione individuale in deroga agli accordi collettivi, oppure anche sulla proliferazione di concorrenza inframarchio tramite gli impianti *ghost* [quisquilie su cui Antitrust, impegnato a guardare le carte dell'acquisizione di Shell, non si abbassa a guardare, mai].

E Kupit risponde in blocco a tali contestazioni, notificate verso fine febbraio 2014, sostenendo semplicemente di «avere utilmente affrontato, dibattuto e replicato a tutte le criticità...durante gli incontri avvenuti presso i nostri uffici in data 12 novembre e 3 dicembre 2013».....

DOPO GLI AUMENTI DI ACCISA LA DIFFERENZA DI IMPOSTE DALL'U.E. É DI 25 CENT/LITRO

Dopo l'aumento delle accise intervenuto da sabato 1° marzo, la differenza delle imposte sui carburanti in Italia rispetto alla media dei Paesi dell'Unione Europea si è attestata su 0,250 euro/litro [0,253 in più sulla benzina e 0,248 sul gasolio].

Su una media comunitaria di 0,797 euro/litro per la benzina, l'Italia ne impone invece 1,050, su una media di 0,667 euro/litro per il gasolio l'erario italiano ne vuole 0,915.

È questo il vero stacco del prezzo dei carburanti rispetto al resto dell'Europa, una pesantissima zavorra che incombe su famiglie ed imprese, rispetto a cui bene farebbero a stare per sempre muti tutti coloro che hanno inutilmente concionato per anni sullo «*stacco del prezzo industriale*» o che su questi giustificano, e fondano tuttora, adempimenti e/o provvedimenti che non si possono definire diversamente da una presa per i fondelli.

LO STACCO DEI PREZZI E DELLE SUE COMPONENTI IN ITALIA VS/ U.E. – EURO/LITRO – 03.03.2014

BENZINA	Media U.E.	Italia	Stacco
Prezzo industriale	0,659	0,668	+0,009
Imposte	0,797	1,050	+0,253
PREZZO FINALE	1,456	1,718	+0,262
GASOLIO	Media U.E.	Italia	Stacco
Prezzo industriale	0,718	0,721	+0,003
Imposte	0,667	0,915	+0,248
PREZZO FINALE	1,385	1,636	+0,251

La scomposizione dello stacco dei prezzi italiani con la media comunitaria rileva che, ad esempio, il 3 marzo, la benzina costava in Italia 0,262 euro/litro in più, di cui 0,253 euro/litro a causa delle maggiori imposte [97 %] e 0,009 euro/litro [3 %] a causa del maggior prezzo industriale; il gasolio costava in Italia 0,251 euro/litro in più della media, di cui ben 0,248 euro/litro a causa delle maggiori imposte [99 %] e 0,003 euro/litro

[1 %] a cagione del maggior prezzo industriale rispetto alla media comunitaria.

Nel computo basato sulle sole accise ivate [senza l'iva sul prezzo industriale, cioè] la media comunitaria sulla benzina di 0,656 euro/litro è superata del 37,65 % dalla accisa italiana, pari a 0,903 [su cui pesano anche circa 0,011 euro/litro di addizionali di accisa regionali].

BENZINA: ALIQUOTA IVA, ACCISA ED ACCISA IVATA NELL'UNIONE – EURO/LITRO

Paesi	% IVA	Accisa	Accisa ivata
Olanda	21,0	0,767	0,928
ITALIA	22,0	0,740	0,903
Regno Unito	20,0	0,704	0,845
Grecia	23,0	0,683	0,840
Svezia	25,0	0,635	0,794
Germania	19,0	0,655	0,779
Finlandia	24,0	0,624	0,774
Danimarca	25,0	0,601	0,751
Irlanda	23,0	0,608	0,748
Belgio	21,0	0,614	0,743
Francia	20,0	0,613	0,736
Portogallo	23,0	0,586	0,721
Slovacchia	20,0	0,570	0,684
Slovenia	22,0	0,553	0,675
MEDIA U.E.	21,5	0,539	0,656
Malta	18,0	0,509	0,601
Austria	20,0	0,493	0,592
Cipro	19,0	0,490	0,583
Cechia	21,0	0,469	0,567
Spagna	21,0	0,465	0,563
Croazia	25,0	0,439	0,549
Lussemburgo	15,0	0,462	0,531
Lettonia	21,0	0,434	0,525
Lituania	21,0	0,434	0,525
Estonia	20,0	0,423	0,508
Ungheria	27,0	0,394	0,500
Polonia	23,0	0,398	0,490
Romania	24,0	0,377	0,467
Bulgaria	20,0	0,363	0,436

Col medesimo metodo di computo, basato sulle sole accise ivate [cioè senza l'iva sul prezzo industriale] la media comunitaria sul gasolio è di 0,512 euro/litro, superata in Italia del 47,66 % con 0,756 euro/litro.

**GASOLIO: ALIQUOTA IVA, ACCISA ED ACCISA IVATA
NELL'UNIONE – EURO/LITRO**

Paesi	% IVA	Accisa	Accisa ivata
Regno Unito	20,0	0,704	0,845
ITALIA	22,0	0,620	0,756
Svezia	25,0	0,547	0,684
Irlanda	23,0	0,499	0,614
Olanda	21,0	0,486	0,588
Finlandia	24,0	0,463	0,574
Germania	19,0	0,470	0,559
Cipro	19,0	0,461	0,549
Francia	20,0	0,441	0,529
Belgio	21,0	0,428	0,518
Danimarca	25,0	0,412	0,515
MEDIA U.E.	21,5	0,421	0,512
Slovenia	22,0	0,415	0,506
Malta	18,0	0,422	0,498
Austria	20,0	0,409	0,491
Slovacchia	20,0	0,406	0,487
Cechia	21,0	0,400	0,484
Estonia	20,0	0,393	0,472
Ungheria	27,0	0,363	0,461
Portogallo	23,0	0,369	0,454
Spagna	21,0	0,371	0,449
Romania	24,0	0,347	0,430
Polonia	23,0	0,348	0,428
Lettonia	21,0	0,351	0,425
Grecia	23,0	0,343	0,422
Croazia	25,0	0,335	0,419
Lituania	21,0	0,330	0,399
Bulgaria	20,0	0,330	0,396
Lussemburgo	15,0	0,336	0,386

L'aumento delle accise del 1° marzo ha seguito gli undici aumenti decretati dal 2011 dai precedenti Governi Berlusconi e Monti, ed è anche il primo varato dal Governo Letta in un «pacchetto» che fin d'ora ha previsto sino al 31.12.2018 aumenti complessivi per oltre 1.440 milioni di euro, Iva inclusa.

Nei giorni scorsi, ASSOPETROLI, con il suo Presidente, Franco FERRARI AGGRADI, ha rivolto al Governo Renzi la proposta di mettere in cantiere un piano quinquennale di riduzioni programmate per ricondurre l'accisa sui carburanti «quantomeno al livello della media superiore europea che, calcolata ad oggi e cioè senza gli aumenti già decisi, comporta una riduzione di circa 10 centesimi al litro».

Il Presidente di Assopetroli ha rilevato che il proposto piano di riduzione delle accise «che avrebbe immediati effetti positivi sui consumi che sono crollati di circa 9 miliardi di litri negli ultimi 5 anni e quindi su tutto il sistema economico, ha già un precedente in Europa e venne attuato dal Governo Cameron [Regno Unito, NdR] sulla base di uno studio di Fair-Fuel UK, che segnalava che ogni aumento del costo complessivo dei carburanti è deleterio per i posti di lavoro e il PIL e per i conseguenti effetti recessivi sull'economia».

«Ad ogni aumento di accisa per 4 centesimi» ha infatti precisato Ferrari Aggradi «si perdono 35.000 posti di lavoro e si arriva ad una perdita economica dello 0,1% sul PIL, inversamente per una corrispondente riduzione del prezzo, agendo sulla leva fiscale, si incrementa l'occupazione di 70.000 posti di lavoro e si genera uno 0,2 % in più di PIL».



FAIB, FEGICA ED ANISA SOLLECITANO ANAS SULLA SITUAZIONE DELLA SALERNO- REGGIO E DELLA SICILIA

Oggetto: GESTIONE E AFFIDAMENTO TRATTE IN CONCESSIONE E ATTIVITÀ RISTORAZIONE

FAIB AUTOSTRADE, FEGICA CISL e ANISA CONF-COMMERCIO sottopongono alla vostra attenzione la delicatissima situazione venutasi a determinare sui tratti autostradali da voi gestiti, con specifico riguardo alle tratte Salerno - Reggio Calabria e quelle siciliane.

Come già ampiamente rappresentato in altre occasioni, siamo in presenza di una generale crisi del settore autostradale, segnata dal forte crollo dei consumi petroliferi che si aggirano mediamente intorno al 50% sull'intero segmento nazionale, con inevitabili ripercussioni sulle attività *non oil*, anch'esse interessate da significativi cali di vendita.

Come a voi ben noto, su questo segmento della viabilità la conflittualità dei rapporti tra aziende petrolifere e gestori è tuttora pendente ed ascrivibile da una parte alla mancata negoziazione per il rinnovo degli accordi tra le parti, circostanza che sostanzia la violazione del quadro normativo disciplinato dalle leggi 57/2001 e 27/2012, e dall'altra alle politiche delle aziende petrolifere che discriminano le gestioni autostradali con azioni di *pricing* fortemente lesive per gli automobilisti e per gli stessi gestori e dall'altra ancora con strategie volte a recedere progressivamente dal comparto, come in questi mesi hanno testimoniato alcune vicende della A3 e dell'intero sistema autostradale italiano.

In questo quadro di grande preoccupazione, le Federazioni chiedono di conoscere come ANAS intende fronteggiare la gravissima crisi del comparto considerato che i Gestori delle Aree di servizio sono i titolari delle autorizzazioni commerciali, nonché di quelle dell'Ufficio Tecnico di Finanza, sia della par-

te relativa alla distribuzione carburanti che di quella delle attività *non oil* e, dunque, esposti in prima linea ai venti della crisi e i primi a pagare il conto.

Ad aggravare il quadro sulle tratte in oggetto intervengono le spese di gestione e mantenimento dei piazzali, in alcuni casi aperti e fatti area di ritrovo di avventori che utilizzano servizi, utenze, depositano rifiuti, pur non avendo nulla a che fare con il servizio di distribuzione dei carburanti. Una situazione grave che espone a rischio sicurezza i gestori e i clienti.

Tale necessità si inserisce in un quadro legislativo specifico della normazione regionale avente competenza nelle aree di riferimento [Calabria e Campania] che privilegia le gestioni in essere per le attività *non oil*, con specifico riguardo alla valorizzazione dei prodotti tipici locali, alle iniziative di promozione turistica e di mantenimento dei livelli occupazionali.



Allo stesso tempo FAIB AUTOSTRADE, FEGICA e ANISA non possono non sottolineare come le condizioni di estremo disagio, legato alla duratura opera di ammodernamento della Salerno - Reggio Calabria, abbiano negativamente influito sull'effettivo bene-

ficio delle gestioni loro concesse in forza della Legge 1034/1970 e del Decreto legislativo 112/1998.

Nel quadro delineato le scriventi, in nome e per conto delle gestioni associate, chiedono di conoscere l'orientamento di ANAS in merito alla conclamata volontà delle società di ristorazione di non avere concorrenza nel sotto pensilina; un orientamento, evidentemente, che non aiuta a risolvere i gravi problemi delle gestioni e mette in difficoltà ancor di più la tratta soprattutto su quelle aree giudicate marginali, obbligando le Associazioni scriventi a decise prese di posizione nelle sedi idonee.

In questo senso rinnoviamo il sostegno alla richiesta avanzata dalle singole gestioni interessate a subentrare all'affidatario uscente per proseguire l'attività della vendita carburanti e delle connesse attività *non-oil*. Il tutto almeno fino all'espletamento delle nuove procedure di gara e al nuovo affidamento.

Alla luce delle considerazioni svolte, le scriventi Federazioni chiedono, in linea con l'esigenza di garantire la continuità del servizio pubblico di procedere, dunque, in tempi brevissimi all'affidamento in via diretta delle attività *non oil* ai Gestori operanti sulla rete autostradale, quale indispensabile supporto al mantenimento del servizio stesso.

Sul fronte della rete autostradale siciliana, le scriventi segnalano l'insostenibile incidenza assunta dal peso degli affitti in capo ai gestori conduttori delle attività in *franchising* sulle attività *non oil*, lievitati da un 30% sul fatturato lordo al 40-42%, frutto del combinato disposto degli oneri di canone in cifra fissa e della forte contrazione degli erogati, in linea con il mercato nazionale.

Sull'insieme delle questioni sollevate, FAIB AUTOSTRADE, FEGICA e ANISA chiedono, pertanto, l'apertura in tempi stretti di un tavolo di confronto con la presenza delle Istituzioni locali, riservandosi in difetto di attivare le procedure di mobilitazione delle gestioni e

denunciare nelle sedi istituzionali l'aperta violazione del quadro legislativo nazionale e regionale oltre a tutelare nelle sedi giurisdizionalmente deputate i legittimi interessi delle gestioni rappresentate.

FAIB AUTOSTRADE - LUCCHESI
FEGICA - DI VINCENZO
ANISA - CANTARELLI

