

N. 18/2014 - 08.04.2014

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 7 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 18

**VERTICI NAZIONALI
FAIB, FEGICA, FIGISC
RIUNITI OGGI A ROMA
PER PROGRAMMA INIZIATIVE**
[pagina 1]

**TRATTATIVA ENI - GESTORI:
A PASSO DI TARTARUGA DAL
CONFRONTO SUI CONTRATTI
A QUELLO SULL'ACCORDO**
[pagina 2]

**GRATUITÀ CARTE PAGAMENTO
CANCELLATA CON UN DECRETO
[CHE ACCONTENTA SOLO LE
BANCHE...]**
[pagina 3]

**EMANATI I DECRETI PER
SELFIZZAZIONE GPL E METANO,
TRA OPPORTUNITÀ [POCHE]
E CONTRADDIZIONI [MOLTE]**
[pagina 5]

**ASSOPETROLI: RIDURRE
LE IMPOSTE PER LIMITARE
CONTRABBANDO E CRIMINALITÀ**
[pagina 6]

VERTICI NAZIONALI FAIB, FEGICA, FIGISC RIUNITI OGGI A ROMA PER PROGRAMMA INIZIATIVE

FAIB, FEGICA e FIGISC hanno nei giorni scorsi indetto con procedura d'urgenza la riunione in seduta congiunta dei rispettivi organismi nazionali per oggi, martedì 8 aprile, a Roma, per un approfondimento ed una valutazione sulle iniziative unitarie da intraprendere rispetto agli ultimi avvenimenti che comportano in via diretta ed indiretta nuove forme di penalizzazione per la Categoria.

Ulteriori fattori si sommano, infatti, ad aggravare la già drammatica situazione delle imprese di gestione, dovuta agli effetti di una crisi economica generale che si protrae ormai da più di cinque anni, ma anche a quelli di una specifica crisi del settore - contrassegnata da una pesantissima flessione dei consumi e conseguentemente degli erogati degli impianti -, ed accelerata da una progressiva depauperazione dei margini lordi che il gestore è stato costretto dall'industria petrolifera a sacrificare per tentare di difendere erogati messi a rischio dalle stesse politiche commerciali che le compagnie hanno messo in atto inequivocabilmente «contro» i propri gestori.

Tra questi fattori, basti citare per la loro gravità:

- a) la previsione di ulteriori ed imminenti liberalizzazioni degli impianti «ghost» [la legge comunitaria 2013bis è già stata approvata nella competente Commissione parlamentare], che si somma a idee di ristrutturazione della rete che appaiono sempre più «spontanee» ed affidate al mercato, e niente affatto «pilotate», dovendosi registrare per di più la scomparsa del disegno di legge approvato a dicembre dal Governo Letta;
- b) le spinte, in prima persona sostenute da Antitrust in nome della concorrenza [in realtà assecondando intenzioni proprie dell'industria petrolifera] per la cancellazione totale di ogni residuo di contrattazione collettiva per i gestori.

Ed a ciò si aggiungano altre questioni di forse minore rilievo, ma ciascuna delle quali comunque con connotazioni negative: dalla cancellazione della norma sulla gratuità delle transazioni con moneta elettronica alla contemporanea entrata in vigore dell'obbligo di accettazione dei pagamenti con carte di credito, dalla selfizzazione del gpl e del metano valevole anche negli orari di chiusura degli impianti, al blocco della operatività del fondo indennizzi, il cui decreto di riattivazione è fermo da tempo nel cassetto del Ministro dello sviluppo economico.



TRATTATIVA ENI – GESTORI: A PASSO DI TARTARUGA DAL CONFRONTO SUI CONTRATTI A QUELLO SULL'ACCORDO

Dopo le schermaglie delle scorse settimane su tempi, oggetti e modalità di incontro tra Eni R&M ed Organizzazioni di categoria, nell'incontro – finalmente formalizzato in data 1° aprile 2014 – non si è giunti ancora alla parola fine nella infinita trattativa tra Gestori ed azienda sul rinnovo dell'accordo già scaduto da due anni e tre mesi, anche se si è almeno potuto concordare con «l'obiettivo comune di arrivare in tempi brevi alla firma dell'intesa».

La riunione di martedì scorso tra le delegazioni delle Associazioni e l'azienda ha avuto al centro del confronto anche il delicatissimo tema delle nuove tipologie contrattuali [di cui art. 17, comma 2, legge 27/2012, che avrebbero dovuto trovare definizione tra le organizzazioni rappresentative dei titolari delle autorizzazioni degli impianti e quelle dei gestori ancora entro il 31.08.2012].

Sul tema, le parti al tavolo hanno ovviamente condiviso che le nuove tipologie di contratto, oltre che costituire un'espressa possibilità data da una legge vigente, costituiscono anche un'esigenza del settore complessivamente inteso.

E se l'azienda da un lato ha fatto pesare che siano passati oltre due anni senza che nessuna nuova tipologia contrattuale sia stata ancora definita, le organizzazioni dei gestori hanno obiettato con l'argomento che per parte loro si sono sempre attivate per sollecitare soluzioni e si sono sempre rese disponibili costruttivamente al confronto sia in sede ministeriale che con l'Unione Petrolifera, rimarcando in aggiunta che in realtà una nuova tipologia [«contratto di commissione»] è già stata concordata e sottoscritta con l'Assopetroli ed il Consorzio Grandi Reti.

Di qui l'invito esplicito e finale all'azienda a far valere il proprio interesse per tale nuova tipologia contrattuale nelle forme e nelle sedi previste dalla normativa vigente, ossia presso l'Unione Petrolifera.

Sugli aspetti propriamente legati al rinnovo dell'accordo economico – che non hanno avuto nella riunione del 1° aprile una trattazione dettagliata rispetto allo spazio dedicato alla discussione sulle nuove forme contrattuali –, le parti al tavolo hanno sottolineato la necessità, oltre che l'opportunità, di stringere i tempi del confronto per arrivare con la massima sollecitudine possibile alla definizione di una nuova intesa, con la finalità di poter assicurare sia ai gestori che all'azienda un quadro di relativa stabilità dei rapporti e delle politiche commerciali.

E certo è più che mai ora di uscire da ogni ulteriore ambiguità [insomma, o si chiude o si rompe!], considerato che questa trattativa procede con la velocità di una tartaruga da oltre un anno e che più volte si è trovata sul punto di deragliare.



GRATUITÀ CARTE PAGAMENTO CANCELLATA CON UN DECRETO [CHE ACCONTENTA SOLO LE BANCHE...]

Approvata ancora nel 2011, ridimensionata e sottoposta a condizione sospensiva nel 2012, elusa sistematicamente negli ultimi due anni, la norma sulla gratuità delle tran-

sazioni in moneta elettronica nel settore distribuzione carburanti [zero commissioni per i rifornimenti inferiori a 100 euro] ora è stata infine sepolta frettolosamente con il decreto del Ministero dell'economia e finanze 14 febbraio 2014, n. 51, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 75 del 31 marzo.

Rifacciamo un passo indietro: con la legge 183 del 12.11.2011, art. 34, viene riconosciuto alla categoria il *bonus* fiscale strutturale. In margine, al comma 7 dello stesso articolo, viene stabilita la «*gratuità dei pagamenti con carte presso gli impianti di distribuzione di carburante*».

La norma non piace assolutamente al sistema delle banche e dei gestori dei sistemi di moneta elettronica, e ciò che il governo Berlusconi aveva concesso alla categoria il governo Monti si affrettò prima a cercare di togliere, indi a confermare, ma con un meccanismo di sterilizzazione «*ad orologeria*» [articolo 12, comma 10, della legge 214/2012 («*Salva Italia*»)], poi modificato dall'articolo 27 della legge sulle liberalizzazioni 27/2012 («*Cresci Italia*»).

La sopravvivenza a tempo della gratuità dei pagamenti con carte nel settore della distribuzione carburanti per transazioni inferiori a 100 euro, infatti, veniva collegata alla definizione di nuove REGOLE PER RIDURRE LE SPESE DI COMMISSIONE: «*l'Associazione bancaria italiana, le associazioni dei prestatori di servizi di pagamento, la società Poste italiane S.p.a., il Consorzio Bancomat, le imprese che gestiscono circuiti di pagamento e le associazioni delle imprese maggiormente significative a livello nazionale, definiscono entro il 1° giugno 2012, e applicano entro i tre mesi successivi, le regole generali per assicurare una riduzione delle commissioni a carico degli esercenti in relazione alle transazioni effettuate mediante carte di pagamento, tenuto conto della necessità di assicurare trasparenza e chiarezza dei costi, nonché di promuovere l'efficienza economica nel rispetto delle regole di concorrenza. Le regole generali sono definite tenendo conto che le commissioni devono essere corre-*

late alle componenti di costo effettivamente sostenute da banche e circuiti interbancari, distinguendo le componenti di servizio legate in misura fissa alla esecuzione dell'operazione da quelle di natura variabile legate al valore transato e valorizzando il numero e la frequenza delle transazioni»

Diceva il dispositivo di legge che la gratuità nel settore distribuzione carburanti sarebbe morta anche «*di diritto*», oltre che «*di fatto*», quando si fossero infine stabilite le così dette «*regole generali*»: «*Fino alla pubblicazione del decreto che recepisce la valutazione dell'efficacia delle misure definite ai sensi del comma 9 ovvero che fissa le misure ai sensi del comma 10, continua ad applicarsi il comma 7 dell'articolo 34 della legge 12 novembre 2011, n. 183*».

Morte «*di diritto*», oltre che morte «*di fatto*», si precisa, perché dalla sua origine la norma è stata sistematicamente disapplicata, accerchiata, elusa non già nella lettera della norma [di fatto, nel rispetto della legge, non si applicavano commissioni sul valore transato], ma nella sostanza, riversando cioè le commissioni sugli oneri di servizio, anzi dilatandone i costi in progressione geometrica, fino a cannibalizzare i margini del gestore sui volumi transati sulle *card*.

Ma, pur annullandosi la norma a favore della categoria, la si è sostituita con una equivalente o migliorativa disposizione, ossia qualcosa è cambiato ora in meglio per esercenti e consumatori? Ma niente affatto!

NESSUN ACCORDO SULLE REGOLE, infatti, È STATO RAGGIUNTO TRA SISTEMA BANCARIO E DI GESTIONE DEI CIRCUITI CARD E RAPPRESENTANZE DI OPERATORI, semplicemente LO STATO PER LE SUE ESIGENZE FISCALI [inasprire il prelievo e non tagliare la spesa inutile!] HA RESO OBBLIGATORIA [articolo 15, comma 4, legge 221/2012] L'ACCETTAZIONE DEI PAGAMENTI IN MONETA ELETTRONICA PER GLI ESERCENTI LA VENDITA DI BENI E/O LA PRESTAZIONE DI SERVIZI, per cui tutta la discussione sulle «*regole*» è diventata inutile: in un capovolgimento della nota storia, lo Sceriffo di Nottingham ha eliminato Robin Hood.

Il decreto ora emanato dal Ministero della economia e delle finanze non dice assolutamente nulla neppure secondo le finalità previste dalle norme sul generale contenimento delle commissioni.

Premesso che l'uso del contante è ormai definito come un «*pericolo sociale*» [non tracciabilità delle operazioni e rischi di riciclaggio], il decreto si limita a dire: a) che fino a transazioni non superiori a 30 euro, i gestori dei circuiti di moneta elettronica «*dovrebbero*» far pagare di meno [il condizionale è d'obbligo, nulla è fissato con chiarezza, non ci sono numeri ovvero percentuali, ecc.]; b) che ci sarà una bella informazione per spiegare a chi paga quali costi paga e per consentirgli di «*confrontare*». Insomma, nessuno è stato liberato dalla dura necessità di doversi far impiccare, ma lo Stato provvidenzialmente interviene perché all'impiccando siano garantite sia la libertà di andare a farsi impiccare da un esecutore a scelta, sia la fornitura del catalogo della cerimonia.



Contento lo Stato [che toglie letteralmente il denaro «*fisico*» dalle tasche dei cittadini, realizzando la sua finalità primaria], nonché il sistema bancario [che può fare *business* in perfetto abbinamento con le misure statali], non v'è naturalmente alcun riguardo alle specifiche problematiche del settore - più volte ed in più direzioni sollevate [da ultimo al Ministero degli Interni] - in relazione ai rischi sicurezza di una intera categoria che fa da esattore per

lo Stato per il 60 % dei suoi incassi e per il 38 % per il sistema distributivo e che deve scegliere ogni giorno se farsi rapinare dai malviventi o da un sistema di moneta elettronica i cui costi divorano i margini sulla vendita.

Per ridare rilievo alla vicenda e perché presso il Ministero dello sviluppo economico venga rimesso in piedi un tavolo di confronto, più volte azzoppato e lasciato marcire alle intemperie, con l'Associazione bancaria e gli altri soggetti del circuito, le Organizzazioni dei gestori, FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA, assieme ad UNIONE PETROLIFERA, ASSOPETROLI e CONSORZIO GRANDI RETI si sono convocate a Roma per la mattinata del 15 aprile p.v.



EMANATI I DECRETI PER SELFIZZAZIONE GPL E METANO, TRA OPPORTUNITÀ [POCHE] E CONTRADDIZIONI [MOLTE]

Via libera alla selfizzazione totale di gpl e metano: si potrà, infatti, effettuare – una volta entrata in vigore la norma e predisposti i necessari allestimenti tecnici – il rifornimento di tali prodotti anche durante la chiusura degli impianti di distribuzione.

Lo schema dei due decreti – che apportano modificazioni alle normative precedenti [per il gpl il decreto del Presidente della Repubblica 24 ottobre 2003, n. 340, e per il me-

tano il decreto del Ministero dell'interno 24 maggio 2002] – è stato pochi giorni fa sottoscritto, ciascuno per le proprie competenze, dai Ministri dello Sviluppo economico e dell'Interno, con l'espressa previsione di consentire il rifornimento degli autoveicoli alimentati a metano o gpl anche in modalità *self-service* diurna e notturna senza presidio.

I provvedimenti – dice una nota diffusa dal Ministero di via Veneto – «sono stati messi a punto da un gruppo di lavoro al quale avrebbero partecipato i principali operatori del settore con lo scopo di effettuare la revisione della normativa italiana antincendio per distributori di rifornimento di metano o gpl tramite un "multidispenser" appositamente sviluppato che potrà erogare, oltre a benzina e gasolio, anche metano o gpl. La nuova normativa consentirà una più ampia diffusione di metano e gpl come carburanti nell'autotrazione e permetterà al Paese di consolidare la sua posizione ai primi posti in Europa nell'utilizzo di questi carburanti con evidenti vantaggi, anche in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sviluppo della filiera dei relativi modelli e componenti per l'industria automobilistica».

Il testo dello schema dei decreti è pubblicato sulla rubrica News del sito internet della FIGISC [www.figisc.it].

Sulla selfizzazione, checché ne dicano al Ministero, neppure tutti gli operatori specializzati del settore e le loro organizzazioni si sono sentiti coinvolti in un'operazione che – al di là dei suoi pur innovativi contenuti «tecnologici» – appare più come una ben congegnata «marchetta ambiental-consumeristica».

A parte l'aver voluto a tutti gli effetti depotenziare sicurezza degli impianti e degli automobilisti a favore della mitologia della selfizzazione, rimangono in piedi tutte le questioni cruciali del mercato di questi prodotti.

Non basta moltiplicare «d'imperio» l'offerta se non esiste ancora una massa critica di domanda idonea a generalizzarla, o se, addirittura, servono pesanti incentivi per svilupparla che pesano sul sistema tradizionale [e l'esempio delle «rinnovabili» in Italia dovrebbe suggerire qualche cautela in più]. Così come rimangono insoluti per il metano i nodi legati agli elevati costi di trasformazione.

Se qualche opportunità in più potrebbe pure esserci per una rete ristrutturata e modernizzata, rimane il fatto che invece il modello sembra essere quello della destrutturazione, in cui i ridotti margini spingono a disinvestire, ghostizzare e, in ultima analisi, a rottamare la distribuzione. Del resto lo stesso Antitrust ha più volte censurato qualsiasi vincolo mirante ad imporre la presenza di prodotti aggiuntivi sulla rete.

Quello che balza all'occhio è, per contro, ciò che ha scritto con grande lucidità e responsabilità un operatore del comparto, intervenendo nel dibattito su selfizzazione di gpl e metano [su STAFFETTA del 17.03.2014]:

«Nella nostra azienda diamo lavoro a 30 dipendenti: installando il self service non presidiato su gpl e metano, oltre la metà verrebbe licenziata; finché ci sarà possibile cercheremo di difendere il posto di lavoro dei nostri collaboratori. già il settore dei carburanti liquidi ha imboccato la strada del "ghost" e i gestori e i loro dipendenti che perderanno il lavoro, andranno ad alimentare la nutrita schiera dei disoccupati italiani. Siamo convinti che in questo drammatico momento di crisi, tutti debbano fare qualcosa nella misura in cui possono e sia dovere di imprenditori cercare di mantenere i posti di lavoro, perché quando sono persi, non è così facile crearne dei nuovi.»

Non sapremmo dire di meglio.



ASSOPETROLI: RIDURRE LE IMPOSTE PER LIMITARE CONTRABBANDO E CRIMINALITÀ

In concomitanza con la pubblicazione della consueta rilevazione mensile SIA – Stacco Italia Accise - che ASSOPETROLI-ASSOENERGIA diffonde in collaborazione con FIGISC/ANISA per segnare il differenziale tra il prezzo pagato per la benzina e il gasolio auto dai Consumatori italiani rispetto al costo medio europeo, il Presidente Nazionale di Assopetroli, FRANCO FERRARI AGGRADI, segnala come «Sulla base della rilevazione della settimana passata i dati ci confermano come il consumatore italiano in media spenda circa 26 centesimi di euro in più per la benzina e poco meno di 25 per il gasolio rispetto al resto d'Europa. Ma il dato allarmante che deve far riflettere chi ha l'onere di guidare il Paese, è che del differenziale oltre il 94% per la benzina e addirittura il 99,5% per il gasolio sono tasse».



Per questo Assopetroli rivolge un appello al Presidente del Consiglio Matteo RENZI affinché applichi la «cura Cameron» [dal nome del Premier inglese]: riduca il peso fiscale sui carburanti per rilanciare i consumi e ridare fiato all'economia. L'eccessivo carico fiscale ha portato tra il 2008 e il 2013 ad un crollo dei consumi per oltre 9 miliardi di litri dei carburanti per autotrazione ed una perdita di gettito in sole accise al netto dell'IVA di circa sei miliardi di euro nonostante i consistenti aumenti varati dai Governi Berlusconi, Monti e Letta.

«Questa spirale fiscale» prosegue Ferrari Aggradi «oltre ad aver contribuito agli evidenti effetti recessivi, ha fatto aumentare le attività criminose. La cronaca parla ormai quotidianamente di ingenti quantità di carburanti, spesso di provenienza estera, che viaggiano in sospensione di imposta e vengono immesse sul mercato senza che l'imposta venga mai pagata poiché i soggetti "svaniscono", di sequestri a scopo di rapina di intere autobotti che provvedono al rifornimento delle stazioni di servizio, all'assalto notturno di depositi di stoccaggio dei carburanti, senza contare le altre tipologie di reato come le sofisticazioni dei prodotti che creano ingenti danni ai consumatori».



«Per tali motivi» conclude Assopetroli «se da un lato appare necessario ed urgente ridimensionare la pretesa fiscale dello Stato sui carburanti anche per smorzare i fenomeni descritti, riconducendola alla media

degli altri paesi europei mediante una riduzione dell'accisa di almeno 10 centesimi di euro, dall'altro appare necessario e altrettanto urgente, rafforzare i controlli sulle strade al fine di contrastare efficacemente le attività criminali che hanno per oggetto i carburanti per autotrazione nell'interesse degli operatori, dei Consumatori e dell'Erario che, attraverso il contrabbando e le attività illecite perde una consistente quota di gettito fiscale.»

