

N. 34/2014 - 23.07.2014

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 6 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 34

**FEGICA E FIGISC
DIFFIDANO TOTALERG
SULLE AZIONI «ONE TO ONE»
NEI CONFRONTI DEI GESTORI**
[pagina 1]

**FAIB, FEGICA E FIGISC
COMUNICANO AL MINISTERO
L'ACCORDO R.O. ESSO**
[pagina 3]

**AUTOSTRADALE: OGGI
GESTORI TAMOIL
IN ASSEMBLEA A ROMA**
[pagina 4]

**ALLA RADICE DEL CROLLO DEI
CONSUMI: CRISI, CADUTA DEL
TRAFFICO, MA BEN PIÙ PREZZI
& FISCALITÀ DA PRIMATO**
[pagina 4]

FEGICA E FIGISC DIFFIDANO TOTALERG SULLE AZIONI «ONE TO ONE» NEI CONFRONTI DEI GESTORI

FEGICA e FIGISC in data 17 luglio u.s. hanno diffidato TOTALERG - dandone comunicazione anche al Ministero per lo sviluppo economico - a proseguire nell'azione di discesa ai singoli gestori per ottenere l'adesione ad azioni promozionali che snaturano le condizioni economiche delle gestioni.



**Paolo FUMAGALLI, Responsabile
Comitato di colore TOTALERG**

Le due Federazioni, e, per la FIGISC il Responsabile del Comitato Nazionale di colore, Paolo FUMAGALLI, invitano i gestori del

marchio a NON ADERIRE alle sollecitazioni aziendali ed a fare testuale riferimento alla comunicazione che di seguito si pubblica integralmente.



Oggetto:

AZIONE PROMOZIONALE STRAORDINARIA PRESSO
RETE DI MARCHIO. DIFFIDA

Le scriventi Organizzazioni di categoria, in rappresentanza dei gestori associati del marchio TOTALERG,

preMESSO:

- che codesta spett/le Azienda sta conducendo una diffusa azione sul territorio nei confronti delle singole gestioni per ottenere l'adesione individuale ad una così definita «azione promozionale straordinaria» in variazione unilaterale delle condizioni economiche esistenti in forza dell'accordo collettivo aziendale, sottoscritto in forza delle leggi speciali di settore, tuttora vigente in regime di *prorogatio* anche se da tempo scaduto e non ancora rinnovato;
- che i contenuti dell'adesione sollecitata ai gestori appaiono descritti in maniera

generica e semplicemente fuorviante rispetto a quello che appare essere il reale obiettivo aziendale di modificazione delle modalità di offerta commerciale, del servizio e del margine presso i punti vendita [area interamente «selfizzata»], da conseguirsi, nelle more della negoziazione di legge, attraverso il ricorso alla deroga «one to one» delle condizioni di contratto e di quelle contenute nel suddetto accordo collettivo aziendale,

sono a ricordare a codesta spett/le Azienda che tale condotta integra una palese elusione e violazione della normativa di settore in relazione alla contrattazione collettiva degli accordi aziendali – di cui sono parte integrale l'individuazione dei criteri per la formazione anche dei prezzi di vendita – di cui al decreto legislativo 32/1998 ed alla legge 57/2001, nonché in relazione alle condizioni eque e non discriminatorie che debbono essere assicurate ai gestori per competere nel mercato, di cui alla legge 27/2012.

Preavvertendo che alle gestioni sarà data capillare indicazione di non aderire a nessuna deroga individuale dalle condizioni previste dagli accordi collettivi vigenti in assenza del rinnovo dei medesimi nelle forme previste dalle norme di settore, e ricordando che qualsiasi clausola posta in difformità dagli accordi collettivi è comunque da considerarsi nulla in fatto e in diritto, così come previsto dal comma 10, dell'art. 1, del citato D. Lgs. 32/1998, le scriventi diffidano codesta spett/le Azienda:

- a perseverare nella condotta di provare ad imporre adesioni a condizioni economico-normative «one to one» al singolo gestore,
- a non dare effetto ed efficacia ad eventuali adesioni – chiaramente in assenza delle condizioni richieste dalle leggi sopra citate, e sollecitate, in assenza di una esplicita manifestazione dello scopo reale dell'iniziativa con for-

malità fuorvianti ed in condizioni di evidente dipendenza economica – già sottoscritte dai gestori,

- a non interporre ulteriori more alla negoziazione del rinnovo degli accordi,

fermo restando che, in assenza di un tanto, si riservano di ricorrere allo stato di mobilitazione dei gestori del marchio, nonché a tutte le iniziative di natura giuridica e legale ritenuti necessari per la tutela degli interessi dei medesimi.

Distinti saluti.

Il Presidente FEGICA
Roberto DI VINCENZO
Il Presidente FIGISC
Maurizio MICHELI

FAIB, FEGICA E FIGISC COMUNICANO AL MINISTERO L'ACCORDO R.O. ESSO

Le Organizzazioni di categoria dei gestori hanno comunicato al Ministero per lo sviluppo economico l'accordo sottoscritto con Esso in data 16 luglio u.s., con la seguente comunicazione:

Oggetto:

COMUNICAZIONE ACCORDO AI SENSI DELL'ART. 1, COMMA 6, DEL D.LGS. 32/98.

Le scriventi Federazioni rimettono in allegato, così come previsto dalla norma meglio evidenziata in oggetto, copia dell'accordo raggiunto fra ESSO ITALIANA SRL da una parte e FAIB-CONFESERCENTI, FEGICA-CISL e FIGISC-CONFCOMMERCIO dall'altra, lo scorso 16 luglio. L'intesa raggiunta regolerà i rapporti fra Esso ed i singoli Gestori degli impianti a marchio posti su rete ordinaria, fino al 31.12.2015.

L'accordo economico-normativo è stato stipulato, fra le Parti, all'interno ed alla luce

del quadro caratterizzato dalle norme contenute - oltrechè nel richiamato D. Lgs. - nelle Leggi 57/01 e 27/12, come meglio si evince nella premessa dell'accordo stesso.

Le scriventi, con la presente, intendono depositare il testo dell'intesa, così come previsto dalla più volte richiamata norma.

Vivissime cordialità.

Il Presidente FAIB
Martino LANDI
Il Presidente FEGICA
Roberto DI VINCENZO
Il Presidente FIGISC
Maurizio MICHELI



Relativamente all'osservanza delle norme in materia di contrattazione collettiva, la premessa dell'accordo specifica che

«Le Parti, riunite a Roma il 16/07/2014, nell'ambito del quadro normativo di riferimento vigente, e, in particolare, ai sensi e per gli effetti del d. lgs. N. 32/1998, dell'art. 19 della L. n. 57/2001, con specifico riferimento all'art. 19, comma 3, così come modificati ed integrati dalla normativa successiva incluso anche il d.l. n. 1/2012 convertito con legge n. 27/2012, hanno raggiunto il seguente accordo, limitatamente agli impianti della viabilità ordinaria...».

Sugli accordi «*individuali*» intervenuti in assenza dell'accordo collettivo, quest'ultimo al punto 8) [Clausole finali], lettera e), così riporta:

«La Esso si impegna a recedere da tutti gli accordi individuali sottoscritti con i singoli gestori...e ad applicare i contenuti del presente accordo».

AUTOSTRADE: OGGI GESTORI TAMOIL IN ASSEMBLEA A ROMA

FAIB AUTOSTRADE CONFESERCENTI, FEGICA CISL ed ANISA CONFCOMMERCIO hanno convocato **l'assemblea unitaria dei Gestori delle aree di servizio autostradali a marchio TAMOIL** per **oggi, mercoledì 23 luglio, alle ore 11:00, presso la sede di FAIB-CONFESERCENTI di via Nazionale, 60, a Roma**, per discutere il seguente ordine del giorno:

- ✓ PROROGHE SCADENZA CONCESSIONI AL 31 DICEMBRE 2015;
- ✓ RICONSEGNA IMPIANTI E CHIUSURE;
- ✓ TRASFORMAZIONE PUNTI VENDITA IN MODALITÀ «GHOST»;
- ✓ AFFIDAMENTO A SOGGETTI DELLA RISTORAZIONE DELL'ATTIVITÀ OIL;
- ✓ VARIE ED EVENTUALI.



ALLA RADICE DEL CROLLO DEI CONSUMI: CRISI, CADUTA DEL TRAFFICO, MA BEN PIÙ PREZZI & FISCALITÀ DA PRIMATO

Non sono certo novità, ma la disponibilità di nuovi dati contribuisce a comprendere le dinamiche che hanno portato al crollo dei consumi di carburanti che hanno contrassegnato l'epoca della crisi.

Certo la crisi economica che dal 2009 travaglia, non solo, ma in modo particolare il nostro Paese, ha influito sulla tradizionale anelasticità dei consumi per la mobilità di famiglie ed imprese – mobilità che registra contrazioni a due cifre -, ma una parte notevole vi hanno giocato i prezzi e quella componente che dei prezzi è l'aliquota principale: la fiscalità.

Rispetto all'ultimo anno precedente la crisi – il 2008 – i consumi di carburanti sono calati del 18,6 %, la mobilità dei cittadini del 21,8 %, il trasporto merci del 25,1 %, a fronte di una flessione del PIL pro-capite del 7,5 %: tutti valori negativi, contro un segno imponente di incremento dei prezzi [+24,3 %] e della fiscalità sui carburanti cresciuta di ben il 36,4 %.

VARIAZIONI % PROGRESSIVE SUL 2008

Anno	①	②	③	④	⑤	⑥
'09	-3,0	-5,5	-2,1	-4,5	-16,6	-5,2
'10	-4,8	-3,9	-3,4	-2,0	-6,9	-2,3
'11	-5,9	-3,4	-16,8	-16,2	+9,2	+8,2
'12	-15,8	-5,7	-23,9	-26,0	+27,7	+35,5
'13	-18,6	-7,5	-21,8	-25,1	+24,3	+36,4

① = Variazione % consumi carburanti

② = Variazione % PIL procapite

③ = Variazione % mobilità/giorno

④ = Variazione % trasporto merci su gomma

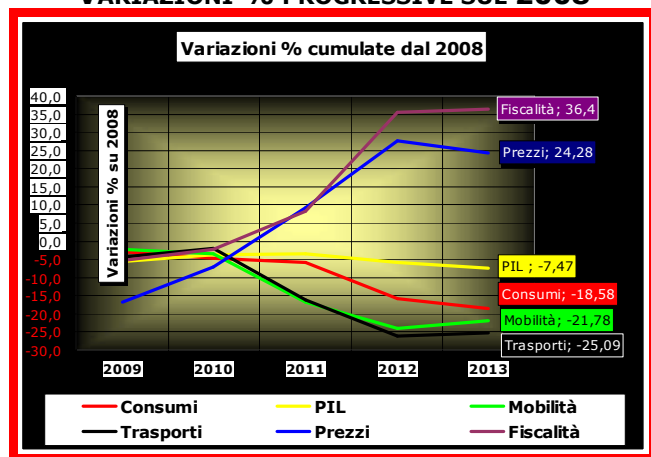
⑤ = Variazione % prezzi medi consumo

⑥ = Variazione % fiscalità carburanti

La dinamica della mobilità e quella dei trasporti su gomma ha segnato importanti flessioni sin dal 2012, ma il crollo vero dei consumi si è avuto nel 2012, che è l'anno

in cui si registra l'impennata dei prezzi dovuta al balzo della fiscalità, come ben evidenziato nella tabella precedente e nel grafico seguente.

VARIAZIONI % PROGRESSIVE SUL 2008



Ciò che i dati mettono in rilievo è che fino al 2011 – un punto in cui il PIL era lentamente risalito dopo il crollo del 5,5 % nel 2009 fino a scostarsi di 3,5 punti percentuali sul 2008, la mobilità era scesa di 17 punti ed il trasporto su merci di 16 punti -, nonostante un aumento dei prezzi rispetto al 2008 del 9 % e della fiscalità dell' 8 %, i consumi avevano parzialmente «tenuto», scostandosi solo di un 6 % in meno rispetto a prima della crisi.

È nel 2012 – a fronte di un PIL che perde bensì altri 2 punti percentuali, ma di prezzi che prendono in un solo anno il 18,5 % in più a causa di una fiscalità che balza di un +27 % – che la mobilità perde il 7 %, il trasporto merci su strada l'8 % e che i consumi cadono d'un solo colpo del 10 %.

Una situazione che tende a «frenare» nel 2013, quando – con un PIL ancora in flessione di due punti percentuali, mentre mobilità e trasporto merci su strada invertono tendenza recuperando rispettivamente il 2 % e l'1 %, i prezzi calano del 3,5 % [mentre la fiscalità cresce ancora di un punto percentuale] -, i consumi di carburanti scendono ancora, ma «solo» di un -3 %.

Il clamoroso *default* dei consumi del 2012 – specie se confrontato nel contesto delle annate precedenti e successive e degli altri indicatori significativi [ricchezza e mobilità del Paese] – trova, dunque, motivazione significativa nell'escursione al di fuori di ogni controllo – e, si deve aggiungere, al di là di ogni correlazione con i fondamentali di mercato – dei prezzi dei carburanti.

La dinamica dei prezzi ha segnato un marcato arretramento, sempre rispetto all'anno 2008, nel 2009, nel 2010 ha segnato aumenti, ma sempre largamente inferiori al livello del 2008, nel 2011 una notevole escursione fino al balzo del 2012.

Ma come hanno contribuito a queste dinamiche le due componenti fondamentali del prezzo, ossia il prezzo industriale [determinato in prevalenza da fattori internazionali (quotazione del greggio, cambio euro/dollaro, quotazioni dei prodotti raffinati) e marginalmente da fattori locali (oneri e margini del sistema distributivo nazionale)] e le imposte [accise ed Iva]?

AUMENTO DEL PREZZO MEDIO DAL 2008 E FATTORI DEL PREZZO

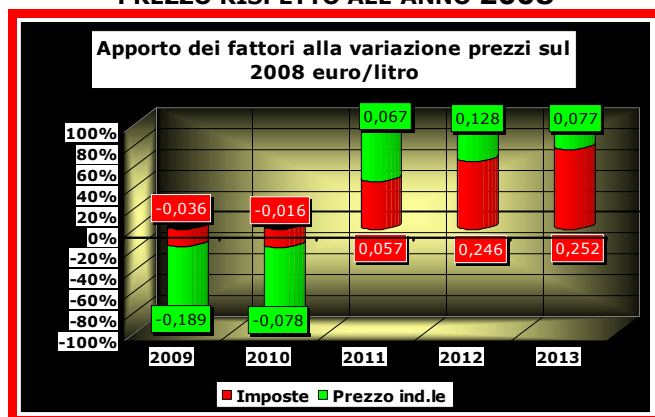
Anno	Imposte	Prezzo ind.le	Totale
2009	-0,036	-0,189	-0,225
2010	-0,016	-0,078	-0,094
2011	+0,057	+0,067	+0,124
2012	+0,246	+0,128	+0,374
2013	+0,252	+0,077	+0,329

Tutti i dati della tabella precedente sono una media annua della variazione in euro/litro dei prezzi e della loro composizione sulla base del *mix* dei consumi tra benzina e gasolio rispetto al 2008, anno antecedente la crisi.

Nel 2009 e 2010 i prezzi [e al loro interno il prezzo industriale e le imposte (in questo caso solo l'Iva sul prezzo industriale, essendo le accise sostanzialmente ferme)] sono stati inferiori al 2008.

Dal 2011 i prezzi sono saliti, sempre rispetto al 2008, e così nel 2012 e 2013, ma lo scostamento sull'anno di riferimento è andato differenziandosi nei suoi fattori: le imposte sono aumentate via via in misura superiore all'aumento del prezzo industriale.

IL PESO DEI FATTORI NELLE VARIAZIONI DEL PREZZO RISPETTO ALL'ANNO 2008



IL CONTRIBUTO DEI FATTORI ALLE VARIAZIONI DEL PREZZO RISPETTO ALL'ANNO 2008

Anno	Imposte	Prezzo ind.le
2009	-16,00% (*)	-84,00% (*)
2010	-17,02% (*)	-82,98% (*)
2011	45,97%	54,03%
2012	65,78%	34,22%
2013	76,60%	23,40%

(*) Prezzo in diminuzione sul 2008

Quello che appare degno di nota è che a far tenere il prezzo più basso rispetto al 2008 nel 2009 è stato per l'84 % il prezzo industriale e solo per il 16 % le imposte più contenute, un dato quasi analogo a quello del 2010; e se nel 2011 l'incremento del prezzo rispetto all'anno base 2008 è stato quasi al 50 % determinato dall'aumento sia delle imposte che del prezzo industriale, nel 2012, e nel 2013, la responsabilità di un prezzo più alto di quasi 35 cent/litro sul 2008 è, rispettivamente, per il 66 % e per 77 % delle imposte [24-25 cent/litro], mentre il prezzo industriale c'entra solo per la differenza [34 e 23 % a seconda dell'anno].

Ed è stato questo anomalo uso della fiscalità sui carburanti [che Monti stesso - che ne dispose in maniera preponderante - de-

finì «grezzo» e di cui De Vincenti recentemente ha detto che «ha salvato l'Italia»] che ha impresso ai consumi il colpo di grazia che fino a quel momento la crisi economica non aveva inferto, come i dati dimostrano con sufficiente chiarezza, svincolando, appunto, il prezzo definitivamente dai fondamentali di mercato, ossia le quotazioni dei prodotti, i costi e margini dei prodotti ed una fiscalità ordinariamente sostenibile.

Checché se ne dica - e qualunque artificio si adoperi per attenuare o non lasciar trasparire interamente la cruda verità -, il prezzo italiano è influenzato da una fiscalità che ha fatto schizzare l'Italia in testa alla classifica dei più cari, posizionandoci stabilmente da fine 2011 al *top* negativo dell'Unione Europea [spesso al primissimo posto, talvolta al secondo per la benzina, al secondo stabile per il gasolio].

Checché se ne dica, il prezzo italiano è influenzato da una fiscalità imponente che pesa mediamente nel 2014 circa 0,240-0,250 euro /litro più della media comunitaria, e che è la causa del 96 % della differenza tra il prezzo italiano e quello della media aritmetica dei 28 Paesi di Eurolandia.

E si parla comunque dello stesso litro di carburante, che è pur sempre un litro a Roma come a Budapest o Varsavia e non è affatto mezzo litro o una pinta o un'oncia a seconda di quanto è grande il Paese [il riferimento è alle cosiddette «*medie ponderate*» dei prezzi comunitari per cui ogni Paese vale in ragione dei suoi consumi], che è sempre comunque un litro sia che lo si paghi in euro od in fiorini o zloty.

Una verità talmente imbarazzante che si continua a pompare lo «*stacco del prezzo industriale*» che vale il 4 % della differenza del prezzo con l'Europa contro il 96 % costituito dalle imposte. Mentre si continuano ad ipotecare accise per coprire spese correnti sino al prossimo decennio. Veramente imbarazzante! [g.m.]