figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 45/2014 16.11.2014

I NODI DEL SETTORE AL CONSIGLIO NAZIONALE FIGISC DEL 18.11.2014



Convocato per domani, 18 novembre, il Consiglio Nazionale FIGISC a Roma. Al centro dei lavori i nodi del settore – dal rinnovo degli accordi con le aziende petrolifere alle questioni di fondo del prezzo equo, della fiscalità sui carburanti e della contrattazione collettiva – per ritrovare capacità di reazione e mobilitazione.

IN QUESTO NUMERO

CARTE DI CREDITO: DENUNCIA ALL'UNIONE EUROPEA

No card day: FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA annunciano la segnalazione all'Unione Europea sui costi della moneta elettronica. L'intervento del Presidente Nazionale Maurizio Micheli.

ACCISE: GOVERNO AUMENTA DI ALTRI 5 MILIARDI DI EURO

Emendamento del Governo alla legge di stabilità aggiunge altri 5 miliardi di clausole di salvaguardia riguardanti le accise: in sette anni altri 5 miliardi di euro in aggiunta ai 31 già previsti.
Emendamenti contro gli aumenti di accisa ed Iva presentati da Luca Squeri e altri alle Commissioni

FIGISC ANISA NEWS N. 45/2014

SOMMARIO

I NODI DEL SETTORE AL CONSIGLIO NAZIONALE FIGISC DEL 18.11.2014
16 novembre 2014

CARTE DI CREDITO: DENUNCIA ALL'UNIONE EUROPEA
16 novembre 2014

ACCISE: GOVERNO AUMENTA DI ALTRI 5 MILIARDI DI EURO
16 novembre 2014

MONITORAGGIO PREZZO CESSIONE RETE COLORATA E BIANCA
16 novembre 2014

RISTRUTTURAZIONE: TAVOLO DIFFICILE, NUMERI PESSIMI
16 novembre 2014

CONSUMI AD

Nota informativa
a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

FIGISC ANISA NEWS N. 44/2014
FIGISC ANISA NEWS N. 43/2014
FIGISC ANISA NEWS N. 42/2014

Copyright © 2014 – All Rights Reserved. Ispirato a kopatheme.com, personalizzato da Omnia Comunicazioni

FIGISC ANISA NEWS N. 41/2014

ARCHIVIO NUMERI PRECEDENTI (dal n. 41/2014)

ARCHIVIO NUMERI 2007-2014

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

I NODI DEL SETTORE AL CONSIGLIO NAZIONALE FIGISC DEL 18.11.2014

— 16 novembre 2014



Lo scorso 29 ottobre il Presidente Nazionale, Maurizio MICHELI, ha fatto pervenire ai componenti l'avviso di convocazione del Consiglio Nazionale FIGISC, con la seguente comunicazione:

Oggetto: ***Convocazione 18 novembre 2014***.

Il giorno **18 novembre 2014**, presso la sede della Confcommercio in Piazza G.G. Belli 2, a **Roma**, **alle ore 10.00**, sala Colucci, è convocato il Consiglio Nazionale FIGISC per l'esame del seguente ordine del giorno:

1) Comunicazioni del Presidente;

2) Rapporti con le Compagnie Petrolifere;

3) Iniziative della Federazione;

4) Varie ed Eventuali.

La convocazione del Consiglio Nazionale cade in un momento ancor più negativo per la Categoria, dopo che in questi ultimi mesi si sono succeduti, o si stanno allestendo, provvedimenti assolutamente nefasti per il settore: **la *ghostizzazione* generalizzata della rete è appena diventata legge dello Stato, la legge di stabilità ha previsto norme di salvaguardia contabile che potrebbero far aumentare le imposte sui carburanti da 10 a 16 cent/litro nei prossimi anni, nei cassetti del Governo sono girate e girano ipotesi di azzeramento della negoziazione collettiva per la categoria dei gestori e di riduzione delle loro rappresentanze ad un ruolo tutt'al più «*decorativo*»**.

Sul fronte interno dei rapporti nel settore, **il *gap* del prezzo di cessione dei prodotti al gestore della rete colorata rispetto alla rete bianca – o alla grande distribuzione, o al *ghost* di marchio -, continua a crescere progressivamente** registrando picchi massimi anche sopra i 22-23 cent/litro, mentre **si trascinano stancamente i tavoli sugli accordi aziendali, nei quali le compagnie premono per un abbassamento generale dei margini cercando in compenso di allettare il gestore spingendolo verso l'unica ed evidente *mission impossible* di rivitalizzare proprio quella modalità di servizio che in questi anni si è fatto di tutto e di più per distruggere con dissennate politiche commerciali**.

E se, da un lato, nonostante tutto il lavoro profuso e le aspettative suscitate, v'è poco o nulla di positivo da attendere dagli eventuali accordi con le aziende finché permane l'attuale livello di discriminazione del prezzo di cessione, dall'altro, **non v'è da nutrire alcuna aspettativa** – anche se mai si potesse arrivare ad un intervento condiviso e pilotato – **sugli effetti miracolistici di una ipotetica ristrutturazione della rete, dati i pesantissimi numeri** – ne parliamo più avanti in questo stesso numero – **con i quali ci dobbiamo confrontare, in termini di consistenza della rete, dei consumi e degli erogati medi**.

E anche a prescindere dallo scenario strettamente limitato ai rapporti interni per guardare oltre e capire cosa c'è in gioco davvero, **è questo ormai un settore a forte rischio di fatale degrado**: il fatalismo e l'irresolutezza che prevalgono rispetto alla crisi della raffinazione, l'anarchia e la precarietà che contraddistinguono la distribuzione, le vaste aree di illegalità che inquinano il mercato, la dicono lunga sullo stato del comparto.

Allo Stato, a quanto pare, di questo settore ciò che importa è solo la sua residua capacità di fornire gettito tributario: anzi, **man mano che i fondamentali di mercato scendono** [greggio, prodotti lavorati] **è più facile per lo Stato colmare lo spazio con interventi di esasperazione delle imposte**, così

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

come è già accaduto dal 2012 al oggi, e **lo Stato, per camuffare in parte questa pressione, è** certo **il soggetto più interessato alla massima torbidità del mercato, agli *escamotages* mediatici, all'opacità del prezzo, al più totale disinteresse del rispetto delle regole della concorrenza** – in questo assolutamente **coordinato con l'Authority in un ineccepibile gioco del gatto e della volpe** -, in fin dei conti, quindi, **il meno interessato alla tutela delle componenti sociali ed economiche più esposte del settore**, quelle stesse che sono state «*spremute*» e marginalizzate dagli interessi più forti del settore che vi hanno scaricato sopra nel modo peggiore tutte le criticità delle trasformazioni del mercato.

Mai, dunque, si può dire che vi sia stato **un contesto più negativo**, con tutto il mondo «*contro*» la Categoria – compagnie, Antitrust, Governi, Europa Comunitaria – e con tutte le circostanze – crisi economica, crollo dei consumi, debito pubblico, crisi del settore -, per di più in un tempo in cui le rappresentanze [neanche quelle storiche e più ideologiche] e la concertazione non contano più nulla, e tutto è deciso da pochi o pochissimi nonostante le finzioni della democrazia rappresentativa e, per andare ancora più oltre, neppure la sovranità statale è più un riferimento sufficiente.

E **proprio per questo** *cocktail* micidiale di circostanze, da cui emerge che **la Categoria** – nonostante tutte le sue frammentazioni, debolezze e divisioni – **ha almeno il dovere di mobilitarsi per difendere quantomeno una residua dignità**, **non sembrano esserci molti dubbi che** – con tutta probabilità – **una strategia di mobilitazione più graduale o conciliante non produrrebbe per la Categoria risultati più apprezzabili di una strategia più diretta e determinata**.

In sintesi, **«*darsi una mossa*»** – qualunque sia il contenuto generale e di dettaglio di questo *slogan*, coincidente in tutto in parte od anche del tutto diverso od opposto ad alcune delle cose che sono state scritte in queste settimane -, **sembra un passaggio necessario e urgente** su cui il Consiglio Nazionale della FIGISC potrà dare, se lo ritiene, qualche utile indicazione nella riunione di martedì 18 novembre.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

CARTE DI CREDITO: DENUNCIA ALL'UNIONE EUROPEA

— 16 novembre 2014



Nella giornata del *No card day* del 12 novembre 2014, FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA, nel rappresentare ad esponenti del Governo e del Parlamento, alla stampa ed alle Organizzazioni dei Consumatori le ragioni della protesta per l'insostenibilità degli oneri che la Categoria deve sopportare per le transazioni in moneta elettronica, hanno annunciato l'iniziativa di **denunciare all'Unione Europea banche, gestori delle carte, ma anche Bankitalia ed i Ministeri competenti**, per aver consentito od aver condotto – a seconda delle specifiche competenze – inadempienze gravi e violazioni delle norme comunitarie, con l'imposizione diretta od indiretta di prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazioni non eque, ai sensi degli articoli 101 e 102 del Trattato di funzionamento dell'Unione Europea.

Nel testo della denuncia si descrive esplicitamente che la situazione del mercato di questi servizi in essere «*produce effetti distorsivi e distorcenti in quanto introduce un "*assurdo economico*" difficilmente sostenibile. Appare difficilmente sostenibile, infatti che mentre da una parte si obbliga un soggetto economico, al di là delle proprie convenienze d'impresa, ad accettare in pagamento la "*moneta elettronica*" (emessa da un privato e non dalla BCE) dall'altra si lascia che gli* acquirer *definiscano… il costo di ogni singola transazione, modificando unilateralmente le condizioni di contratto sottoscritte con ogni singolo esercente/gestore carburanti, minacciando in caso di mancata e supina accettazione di tale modifica unilaterale, il recesso unilaterale dal contratto in essere. Nel settore della distribuzione carburanti le commissioni imposte – a chi non può sottrarsi dall'obbligo di accettazione – oscillano fra lo 0,60 e l'1.40% sul transato, nè esiste la possibilità – essendo di fronte ad un sostanziale oligopolio che fa cartello ed applica le medesime commissioni – di scegliere un diverso "*competitor*". Se consideriamo, infatti, il margine medio riservato al Gestore, lo stesso piccolo operatore commerciale (microimpresa) sarà costretto a sborsare dal 25% al 56% del suo ricavo lordo. Ciò mentre la Comunità Europea prevede l'armonizzazione della commissioni con una soglia posta fra lo 0,2% (carte di debito) e lo 0,3% (carte di credito).*».

In proposito, pubblichiamo, di seguito, l'intervento tenuto dal Presidente Nazionale FIGISC, Maurizio MICHELI, in occasione della conferenza stampa tenutasi a Roma il 12 novembre 2014:



«*Come è noto, i provvedimenti del Governo hanno introdotto l'obbligo per gli esercenti di accettare pagamenti elettronici per fornitura di beni e servizi eccedenti l'importo di 30,00 euro.*

Un provvedimento – discutibile o meno che sia – che può avere risvolti di positività presso una categoria come la nostra che, proprio alla presenza del contante negli impianti, è soggetta con drammatica frequenza a rapine e furti.

Ma le ragioni per cui non va bene affatto sono altrettanto, e decisamente molto più forti, delle ragioni a favore: la prima è l'alto costo delle transazioni per la moneta elettronica ed i costi variamente connessi alle apparecchiature, che sono del tutto incompatibili con la redditività della gestione, la seconda è l'elevato contenuto di imposte connesso al prezzo che viene

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

transato.

Per non ripetere tutte le cose già note, mi soffermerei su questi due aspetti che da soli bastano a spiegare la nostra posizione.

Perché i costi sono incompatibili con la redditività?

Il margine del gestore era fino a qualche anno fa compreso tra i 3 ed i 4 cent/litro, oggi è sceso mediamente a poco più di 2 cent [a prezzi odierni poco più dell'1,5 % del prezzo finale al consumo], per effetto di pochi e fondamentali fattori: la concorrenza sleale dei prezzi, dovuta in gran parte al fatto che le aziende vendono al gestore – che è vincolato all'acquisto in esclusiva – il prodotto con prezzi che sono tra i 16 ed i 20 cent più alti di quelli praticati alle pompe bianche od alla grande distribuzione, la pluralità delle forme di servizio [servito, faidate, prepagamento] e dell'offerta di prezzi per ognuna delle quali viene assegnato al gestore un margine decrescente.

Con l'1,5 % di margine sul prezzo non si possono sostenere gli oneri di moneta elettronica che sulle vendite si mangiano esattamente TUTTO il margine e spesso anche di più. Ossia, si è costretti a vendere prodotto per non avere alcun valore aggiunto, anzi a perderne.

A ciò si aggiunga che la pesante flessione delle vendite [in pochi anni la perdita di vendite nella rete distributiva ha superato il 25 %, con erogati medi per impianto crollati a poco più di un milione di litri/anno], dovuta alla crisi economica che imperversa da anni, all'anomala fiscalità che grava sui carburanti, alla concorrenza sleale dei prezzi, ha fatto saltare ogni equilibrio economico delle gestioni, che tra diminuzione del margine e flessioni dell'erogato hanno perso mediamente il 55 % dei ricavi in pochi anni.

Tanto che la distribuzione dei carburanti è stata definita un business *a perdere e che le banche – che lucrano i risultati dell'operazione moneta elettronica – non finanziano più in alcun modo il credito di esercizio per questo settore alle microimprese che vi operano.*

Ancora: il contenuto economico delle transazioni è condizionato dal peso fiscale anomalo che esiste sui carburanti.

Su un litro di benzina, a prezzi correnti, le imposte equivalgono al 62 % del prezzo che l'automobilista paga alla pompa, su un litro di gasolio il 57 %.

Una situazione che verrebbe fortemente acuita se si dovessero attivare le norme di salvaguardia previste in materia di aumento di accise ed Iva nella legge di stabilità che si discuterà ora in Parlamento, per effetto delle quali in un lasso di tempo dal 2015 al 2021 il prezzo dei carburanti potrebbe salire solo per effetto dell'aumento delle imposte da 8 a 13 cent/litro, con un aggravio di altri 32 miliardi di euro oltre ai 22 già pagati in più dal 2012. A quel punto, il peso delle imposte salirebbe al 65 % del prezzo della benzina.

Il gestore – in sintesi – paga oneri che superano il suo margine per gestire giri di valori che rappresentano sia merce da pagare alle compagnie che, in misura praticamente doppia, imposte per conto dello Stato [una situazione che si ripete dove il valore delle imposte incorporate nel prezzo del bene esorbita quello della merce, come nel settore dei generi di monopolio], facendo da esattore a sue spese e sottocosto per decine di miliardi di euro l'anno per l'Erario.

Sono queste le ragioni per cui questa categoria non può accettare – perché non può materialmente sostenere, e non certo per arbitrio! – una situazione in cui vengono imposti obblighi gravosi oltre il sostenibile, in una logica di asservimento a funzioni e situazioni che mancano di qualsiasi fondamento economico per l'esercizio dell'attività imprenditoriale, in un settore in cui già le regole del mercato e della concorrenza sono disattese, e su cui politica, authority*, compagnie petrolifere si accaniscono a peggiorare lo scenario sociale ed occupazionale.*»

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

ACCISE: GOVERNO AUMENTA DI ALTRI 5 MILIARDI DI EURO

— 16 novembre 2014



Le clausole di salvaguardia contenute nella legge finanziaria 2015 – nonché in norme precedenti – già prevedevano di coprire mancate entrate di altra fonte ovvero mancati tagli di spesa con l'aumento delle accise sui carburanti e l'aumento di più punti delle aliquote Iva: un conto che per i consumi di benzina e gasolio già significava 31,2 miliardi di imposte in più [e quindi del prezzo alla pompa] nell'arco di sette anni dal 2015 al 2021 [si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 44 del 05.11.2014], un monte imposte che potrebbe aggiungersi ai 22 miliardi di euro già effettivamente pagati in più dagli italiani sui carburanti dal 2012 ad oggi. Non pago di un tanto, il Governo ha presentato un emendamento alla propria legge in cui [all'articolo 44, comma 9, «*sostituire le parole:* "988 milioni" *con le seguenti:* "1.716 milioni"»], con la consueta logica da *bancomat*, **aumenta ancora il fabbisogno da coprire con le clausole di salvaguardia** di ulteriori 728 milioni l'anno, **per una sommatoria di 5,1 miliardi di euro in sette anni**.

Anno	Aumento imposte mld € su 2014	Aumento imposte €/litro su 2014
2015	3,680	0,104
2016	4,727	0,132
2017	5,250	0,146
2018	5,736	0,161
2019	5,661	0,159
2020	5,661	0,159
2021	5,661	0,159
TOTALE	**36,375**	

In questo modo, la rimodulazione degli aumenti di prezzo a partire dal 2015 andrebbe da 8 a 10 cent/litro per arrivare a fine ciclo da 13 a 15 cent/litro [aumenti di accise ed Iva compresi].

Facciamo il **totale**: 22,1 miliardi dal 2012 ad oggi più 31,2 miliardi nelle clausole già presenti in finanziaria più 5,1 miliardi con questo emendamento, uguale in dieci anni [2012 – 2021] a **58,4 miliardi di euro, ossia 0,158 euro/litro medi di aumento**.

Portando con questi interventi a **far schizzare lo stacco rispetto alla media della Unione Europea delle imposte nazionali che gravano sui carburanti** [che oggi vale 24-25 cent/litro] **a 0,400 euro per ogni litro di benzina o gasolio**.



Mentre il Governo va avanti su questa sciagurata ipotesi, c'è da segnalare l'iniziativa di un gruppo di parlamentari – tra i quali vi è Luca SQUERI – che ha presentato due emendamenti

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

significativi alle Commissioni bilancio di Camera e Senato, così esposti in dettaglio:

«*All'articolo 44, il comma 9 è sostituito dal seguente:*

"9. …. si provvede mediante provvedimenti di razionalizzazione e di revisione della spesa, di ridimensionamento di strutture, di riduzione delle spese per beni e servizi, nonché di ottimizzazione dell'uso degli immobili, adottati dal Presidente del Consiglio dei Ministri sulla base degli indirizzi del Comitato interministeriale di cui all'art. 49-bis, comma 1, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, tali da assicurare una riduzione della spesa delle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in misura non inferiore a 1.718 milioni di euro a decorrere dal 2015.

…. all'articolo 45 dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-bis. – *Mediante provvedimenti di razionalizzazione e di revisione della spesa, di ridimensionamento di strutture, di riduzione delle spese per beni e servizi, nonché di ottimizzazione dell'uso degli immobili, adottati dal Presidente del Consiglio dei Ministri sulla base degli indirizzi del Comitato interministeriale di cui all'art. 49-bis, comma 1, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, si provvede ad assicurare una riduzione della spesa delle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in misura non inferiore a 700 milioni di euro a decorrere dal 2018*»

Tecnicismi legislativi a parte, gli emendamenti significano che **ai fabbisogni delle clausole di salvaguardia si deve provvedere con meccanismi reali di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica e degli sprechi** – obiettivi già posti da leggi in vigore, ancorché inattuate – e non attraverso provvedimenti di incontrollata *escalation* delle imposte che creano recessione, penalizzano il prodotto interno lordo e rischiano il flop per l'evidente conseguente crollo dei consumi.

Emendamenti che, secondo ASSOPETROLI, dovrebbero essere approvati, «*facendo appello al senso di responsabilità di tutte le forze politiche che siedono in Parlamento*», mentre l'UNIONE PETROLIFERA denuncia i pericoli di «*desertificazione*» del settore petrolifero, con pesanti ricadute economiche – un intero settore rischia di essere spazzato via con effetti devastanti in termini sociali ed occupazionali – e di sicurezza degli approvvigionamenti, ammonendo che «*proseguendo su questa strada l'Italia rischia di non uscire più dalla spirale recessiva in cui si trova ormai da diversi anni*».

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

MONITORAGGIO PREZZO CESSIONE RETE COLORATA E BIANCA

— 16 novembre 2014



Ad ottobre la differenza tra i prezzi di cessione dei prodotti ai gestori della rete a marchio e quelli al circuito dei *no-logo* e GDO è aumentata ulteriormente rispetto ai mesi precedenti del 2014, sia per la benzina che per il gasolio, raggiungendo i valori più alti dell'anno, ad eccezione del mese di agosto: tra 19,2 e 21,1 cent/litro per il gasolio e tra 17,8 e 20,2 cent/litro per la benzina. L'incremento percentuale rispetto alla media dei nove mesi precedenti va dal 16,6 al 18,5 % per la benzina e dal 16,6 al 19,0 % per il gasolio.

La stima è stata effettuata – con una maggiore precisione rispetto alle metodologie che hanno fatto da base ai precedenti monitoraggi – scomputando dal prezzo di vendita della rete colorata i margini del gestore – anche in relazione alle quote di vendita nei diversi tipi di servizio – per determinarne il prezzo di cessione, che è stato a sua volta confrontato con quello riservato all'extrarete [nelle tre «*gabbie*» di base del territorio, Nord, Centro e Sud] ed alle cui condizioni vengono rifornite tendenzialmente le pompe bianche e quelle della grande distribuzione. Rispetto alla media dell'intero anno 2013, nel periodo gennaio-ottobre del 2014 il delta del prezzo di cessione si è ancora allargato, in un *range* di 12,8÷14,4 punti percentuali in più per la benzina e di 12,8÷14,3 punti percentuali in più per il gasolio, cioè, in assoluto, la differenza tra i due prezzi di cessione è cresciuta ancora di 2,1 cent/litro per ambedue i prodotti.

Delta prezzo cessione rete/extrarete – Benzina – €/litro

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
Giu/dic 2009	**0,096**	**0,109**	**0,123**
Anno 2010	**0,104**	**0,116**	**0,129**
Anno 2011	**0,112**	**0,121**	**0,130**
Anno 2012	**0,127**	**0,136**	**0,146**
Anno 2013	**0,145**	**0,155**	**0,163**
Gennaio '14	*0,156*	*0,166*	*0,176*
Febbraio '14	*0,145*	*0,153*	*0,162*
Marzo '14	*0,145*	*0,154*	*0,163*
Aprile '14	*0,148*	*0,157*	*0,166*
Maggio '14	*0,161*	*0,170*	*0,179*
Giugno '14	*0,158*	*0,166*	*0,175*
Luglio '14	*0,175*	*0,184*	*0,194*
Agosto '14	*0,195*	*0,204*	*0,213*
Settembre '14	*0,181*	*0,191*	*0,201*
Ottobre '14	*0,192*	*0,201*	*0,211*
Anno 2014	**0,166**	**0,175**	**0,184**
Picco 2014	***0,219***	***0,228***	***0,237***

Nel corso del 2014, il picco dei valori [la statistica individua valori minimi, medi e massimi di delta al litro] registrato per la benzina è stato tra 21,9 e 23,7 cent/litro, mentre per il gasolio tale picco si colloca tra 19,3 e 21,7 cent/litro. Dall'inizio del monitoraggio [che finora riguarda i periodi da giugno a dicembre del 2009, le intere annualità dal 2010 al 2013 e i primi dieci mesi del 2014], ossia sin dal giugno 2009, il delta è passato per la benzina da 9,6÷12,3 cent/litro a 16,6÷18,4, con un incremento pari mediamente al 61 %; per il gasolio, il delta, da 10,5÷12,1 cent/litro è schizzato fino a 16,6÷18,4, con un incremento pari mediamente al 57 %.

Si tratta della vera anomalia [oltre a quella dell'abnorme carico fiscale gravante sul prezzo finale] che infesta il sistema distributivo nazionale dei carburanti, determinando un mercato drogato ed una concorrenza fasulla: il prezzo di cessione costituisce una discriminazione a monte tra operatori operanti

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

nello stesso segmenti di mercato [la rete pubblica] che non trova giustificazione né sul piano dei costi reali, né su quello dell'utilizzazione del marchio, né su quello della diversa soggettività e del rischio degli investimenti o dell'utilizzo di investimenti altrui: ed in questa concorrenza l'unico soggetto discriminato è il gestore della rete di marchio, nei confronti del quale viene stornata la clientela e quindi l'erogato in funzione di una incolmabile potenzialità competitiva.

Punto cruciale che mette in evidenza quanto siano oggi vuote di contenuti ed efficacia le norme nazionali ed europee che pure impongono condizioni eque per competere e quanto siano inattendibili le Authority del mercato e che rende aleatorio e privo di sostanza qualunque risultato contrattuale e rende «*aria fritta*» anche i possibili accordi con la controparte petrolifera.

Delta prezzo cessione rete/extrarete – Gasolio – €/litro

Periodo	**Minimo**	**Medio**	**Massimo**
Giu/dic 2009	**0,105**	**0,113**	**0,121**
Anno 2010	**0,107**	**0,116**	**0,124**
Anno 2011	**0,114**	**0,124**	**0,133**
Anno 2012	**0,129**	**0,139**	**0,149**
Anno 2013	**0,145**	**0,156**	**0,167**
Gennaio '14	*0,155*	*0,166*	*0,178*
Febbraio '14	*0,152*	*0,164*	*0,175*
Marzo '14	*0,158*	*0,169*	*0,181*
Aprile '14	*0,166*	*0,177*	*0,188*
Maggio '14	*0,167*	*0,179*	*0,191*
Giugno '14	*0,168*	*0,180*	*0,192*
Luglio '14	*0,172*	*0,184*	*0,197*
Agosto '14	*0,169*	*0,181*	*0,193*
Settembre '14	*0,168*	*0,180*	*0,192*
Ottobre '14	*0,178*	*0,190*	*0,202*
Anno 2014	**0,165**	**0,177**	**0,189**
Picco 2014	***0,193***	***0,205***	***0,217***

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

RISTRUTTURAZIONE: TAVOLO DIFFICILE, NUMERI PESSIMI

— 16 novembre 2014



La Sottosegretaria del MISE, Simona VICARI

Il Ministero per lo sviluppo economico ha rimesso in piedi, dopo quasi un anno di *standby*, il tavolo sulla ristrutturazione della rete: lo ha fatto chiamando a raccolta, martedì scorso, 11 novembre, oltre trenta persone in rappresentanza di istituzioni ed operatori vecchi e nuovi del settore [Associazione dei Comuni, Coordinamento Regioni, Unione Petrolifera, Assopetroli, Assoindipendenti, Consorzio Grandi Reti, Coop, Conad, Federdistribuzione, Faib, Fegica e FIgisc/Anisa], sotto la supervisione delle Direzioni del Ministero e della Sottosegretaria Simona VICARI.

Il Ministero per intervenire in qualche modo in via legislativa, pone due condizioni non semplici: vuole un accordo il più ampio possibile tra le parti ed intende partire da quel disegno di legge che è rimasto fermo nel cassetto del fu Governo Letta dopo essere stato approvato il 13.12.2013, pur invitando le parti a produrre propri documenti e contributi.

Ma le posizioni restano quelle già rese note in questo dibattito infinito, posizioni che registrano opinioni e sensibilità diverse.

Da un lato Unione Petrolifera, che intende andare avanti sulla razionalizzazione [ma i cui associati intanto si vanno sempre più allargando sugli impianti *ghost* e tra i cui associati vanno probabilmente rintracciati coloro i quali hanno messo in moto la procedura di infrazione comunitaria che ha fatto modificare la norma sugli impianti automatizzati, ora possibili ovunque, appena approvata e pubblicata], e che cerca un sostegno nelle Organizzazioni dei gestori [che sono stati gli unici a produrre da un anno a mezzo a questa parte un progetto pubblico di ristrutturazione pilotata e responsabile], dall'altro, con diverse sfumature, quanti ritengono di essere con la loro stessa presenza un fattore di razionalizzazione, quanti vogliono lasciar fare al mercato senza interventi normativi, quanti sostengono che è un affare solo di altri, quanti non gradiscono che le regole sulle incompatibilità vengano cambiate in corso di partita, quanti pongono – ed è veramente difficile dar loro torto! – la questione di come si possa razionalizzare la rete senza disporre una moratoria sulle nuove aperture, infine, i tanti che si chiamano fuori dalla partita e soprattutto che non intendono pagare in alcun modo costi per la ristrutturazione.

Significativa la posizione del Consorzio Grandi Reti che ha dichiarato senza mezzi termini che la ristrutturazione è un problema esclusivo delle *major* petrolifere, che hanno il loro marchio sull'ottanta per cento della rete e che bene farebbero a chiudere invece di cercare di cedere ancora impianti marginali. Ha un suo peso non indifferente il problema dei costi reali e delle procedure amministrative per la bonifica ed il ripristino dei siti: Assopetroli ne propone una trattazione «*a due velocità*», messa in sicurezza degli impianti e dei serbatoi al momento della chiusura, bonifica vera e propria al momento del riutilizzo dell'area. Mentre sugli impianti incompatibili [su cui tutti sono d'accordo nel dire che ci vogliono strumenti cogenti], il punto di frizione è sul mantenimento dei vecchi parametri del Decreto Marzano del 2001 ovvero sul loro allargamento con altri [ed imprecisati] parametri «*inventabili*» per poter chiudere un maggiore numero di impianti, creando incompatibilità aggiuntive.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA



E sulla situazione della rete parlano, assai più delle buone intenzioni o delle false intenzioni, i numeri diffusi dal Ministero su impianti ed erogati: una fotografia vecchia [la situazione è aggiornata solo al 31.12.2012], ma già eloquentemente drammatica.

A fine 2012, dunque, **gli impianti erano 23.704, con vendite** – tra benzine, gasolio e gpl – **per 30,518 miliardi di litri ed un erogato medio di 1,287 milioni di litri/impianto**.

Due domande preventive – prima ancora di guardare dentro i dati – sono quelle, in ordine, 1) sul numero dei «*cadaveri*» presenti in quel conteggio; 2) sul numero delle pompe bianche.

E infatti – premesso che tra gli impianti complessivi si annoverano 469 aree di servizio autostradali –, visto che Unione Petrolifera dichiara [dati diffusi nel 2014] che i propri numeri sulla rete di marchio conteggiano 20.212 impianti [autostradali compresi], quanti ne mancano ancora per arrivare a 23.704? L'aritmetica direbbe 3.492 unità, o se si preferisce il 14,7 % dell'intera rete del 2012 !

Se poi si leggono i dati per classi di erogato, salta fuori che **2.103 impianti [l'8,9 % del totale] vendono una media per impianto di 0,064 milioni di litri** [proprio 0,064 !], **3.024 impianti [il 12,8 % della rete] vendono una media per impianto di 0,255 milioni di litri**, **9.659 impianti [il 40,7 % della rete] vendono una media per impianto di 0,713 milioni di litri**.

Fermiamoci qui un momento: **il 62,4 % della rete registra vendite per 7,8 miliardi di litri [cioè il 25,5 % delle vendite totali] con una risibile media di erogato/impianto pari a 0,527 milioni di litri** !

Sopra la marginalità ci stanno anzitutto **le eccellenze**: **78 impianti [lo 0,3 % del totale] hanno un erogato medio/impianto di 13,718 milioni di litri** [sono impianti della Grande Distribuzione e un ristretto manipolo di aree di servizio autostradali], **470 impianti [ossia il 2,0 % della rete] vantano un erogato medio/impianto di 6,415 milioni di litri**.

Le eccellenze contano solo il 2,3 % della rete totale, con vendite per 4,085 miliardi di litri [cioè il 13,4 % delle vendite totali], con una media di erogato/impianto pari a 7,454 milioni di litri.

Tra marginalità ed eccellenza, ci sta **la mediocrità**: **8.370 impianti [il 35,3 % della rete totale] può vantare un erogato medio/impianto di 2,227 milioni di litri**.

Si tratta di dati certamente peggiorati – seguendo il *trend* dei consumi – nel corso del 2013 e del 2014, e comunque, tralasciando eccellenze e marginalità per attestarsi **sulla sola fascia mediana, si parla di 2,2 milioni di litri contro** – sempre a parità di periodo, ossia a fine 2012 – **una media generale [vendite/impianti] di 3,2 milioni di litri/impianto in Spagna [circa 9.800 impianti], di 4,0 in Germania [circa 18.400 impianti], di 4,2 in Francia [circa 11.700 impianti] e di 4,9 nel Regno Unito [circa 8,700 impianti]**.

Per non parlare della media generale italiana di 1,287 milioni di litri, che, scomposta tra le reti ci restituisce approssimativamente sempre nel 2012: in rete autostradale una media di 5,117 milioni di litri col gpl, nella rete ordinaria di 1,210 milioni di litri per impianto, con le pompe bianche che hanno erogati doppi rispetto a quelle colorate e con la tara dei mega impianti della grande distribuzione grazie dalla differenza delle condizioni del prezzo di cessione dei prodotti.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

CONSUMI AD OTTOBRE: TIMIDISSIMI SEGNI DI RIPRESA

— 16 novembre 2014



Impercettibile segno di ripresa sui consumi con i dati provvisori appena pubblicati dal Ministero: dopo il risultato molto positivo di settembre [+5,69 % sul settembre del 2013], **il mese di ottobre resiste ancora con valori sopra lo zero rispetto allo stesso mese del 2013; il segno della somma di benzina e gasolio è rimasto positivo, con 2,35 punti percentuali e oltre 85 milioni di litri in più** [da 3,616 miliardi di litri dell'ottobre 2013 a 3,701].

Nel consueto confronto tra rete ed extrarete, la seconda accumula oltre il 96 % degli incrementi totali, con oltre 82 milioni di litri e 6,95 punti percentuali in più, la rete segna anch'essa un segno positivo, ma solo nell'ordine di 0,12 punti percentuali e solo 3 milioni di litri in più.

I consumi di benzina sono nel complesso in aumento di quasi 11 milioni di litri [0,99 punti percentuali in più]: volumi che derivano da una perdita in rete di quasi 16 milioni di litri e 1,75 punti percentuali e da un guadagno in extrarete di oltre 26 milioni di litri e di 16,13 punti percentuali in più, volumi che rientrano in rete nelle pompe bianche e/o nella GDO.

Positivo è anche il segno dei consumi di gasolio – quasi 75 milioni di litri in più su ottobre 2013, pari ad un +2,93 % -, ed in entrambi i canali: in extrarete si rilevano quasi 56 milioni di litri in più e +5,47 punti percentuali, mentre la rete è in lieve guadagno, con un +1,24 % e quasi 19 milioni di litri in ripresa sullo stesso mese del 2013.

In flessione sullo stesso mese del 2013 i consumi di gpl, che perdono quasi 11 milioni di litri ed il 4,20 % e che costituiscono nel mese il 6,30 % della somma dei consumi di gpl, benzina e gasolio, contro una quota del 66,24 % per il gasolio e del 27,46 % per la benzina.

Sui dieci mesi da gennaio ad ottobre, il 2014 rispetto al 2013 marca un segno positivo sopra al pareggio con quasi 389 milioni di litri in più e +1,15 punti percentuali. L'extrarete si porta a casa oltre 803 milioni di litri in più e +7,66 punti percentuali, mentre la rete perde quasi 415 milioni di litri ed l'1,78 %.

I consumi di benzina arretrano in dieci mesi di quasi 52 milioni di litri e di -0,50 punti percentuali: come al solito, è la rete a perdere quasi 326 milioni di litri ed il -3,70 %, invece l'extrarete, per così dire «*furbo*», si porta a casa il +18,37 % ed oltre 274 mi-lioni di litri.

Con segno positivo è invece il gasolio, con quasi 440 milioni di litri in più, pari al +1,88 %, il cui saldo è dato dal risultato di quasi 529 milioni di litri in più in extrarete [+5,89 %] e quasi 89 milioni di litri in meno in rete [-0,61 %].

In aumento molto ridotto i consumi di gpl, che nel periodo dei dieci mesi da gennaio ad ottobre marcano sul medesimo periodo del 2013 un incremento di quasi 20 milioni di litri e del +0,86 %. Nel periodo considerato i consumi di gpl valgono il 6,42 % della somma dei consumi di tale prodotto più benzina e gasolio, il gasolio ha una quota del 65,53 % sul totale e la benzina del 28,05 %.

Vendite mld litri – Gen-Ott 2013 – 2014 e variazione %

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Prodotti	**2013**	**2014**	**Var. %**
Rete	*8,797*	*8,472*	*-3,70%*
Extra	*1,493*	*1,767*	*+18,37%*
Benzina	10,290	10,238	-0,50%
Rete	*14,491*	*14,402*	*-0,61%*
Extra	*8,986*	*9,515*	*+5,89%*
Gasolio	23,477	23,917	+1,88%
Rete	*23,289*	*22,874*	*-1,78%*
Extra	*10,479*	*11,282*	*+7,66%*
Totale	33,767	34,156	+1,15%
Gpl	2,322	2,342	+0,86%