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

FIGISC ANISA NEWS N. 01/2015 12.01.2015

ACCORDO ENI: PER RIPARTIRE DAL «PUNTO ZERO»

Un punto di partenza che contribuisce a scalfire quel modello «ideologico» del rifiuto a trattare e della visione del prezzo e della rete che in questi anni è stato l'unico a tener banco nel settore. Questo è il valore – certo non facilmente percepibile a chi soffre quotidianamente – di questo accordo che non può certo essere venduto come una grande vittoria, ma neppure liquidato sommariamente come l'ennesima «fregatura».

IN QUESTO NUMERO

IMPOSTE CARBURANTI: TREGUA. MA DAVVERO ?

Due segnali di tregua sono emersi a fine anno sul fronte delle imposte carburanti. Uno – sostanzialmente quasi indifferente sul…

CROLLANO I PREZZI, RIMANE LA DISCRIMINAZIONE DEL GESTORE

I mercati internazionali hanno cominciato a flettere dalla prima decade di luglio fino a crollare nell'ultimo scorcio dell'anno, da dicembre…

FIGISC ANISA NEWS N. 01/2015

SOMMARIO

ACCORDO ENI: PER RIPARTIRE DAL «PUNTO ZERO»
12 gennaio 2015

IMPOSTE CARBURANTI: TREGUA. MA DAVVERO ?
12 gennaio 2015

CROLLANO I PREZZI, RIMANE LA DISCRIMINAZIONE DEL GESTORE
12 gennaio 2015

AUTOSTRADE: SPUNTA ENI IPERSELF SU RETE ASPI
12 gennaio 2015

VICARI (MINISTERO) AL SENATO SU COMMISSIONI E CONTRATTI
12 gennaio 2015

RENDIMENTO CIPREG 2014 AL 3,14 %
12 gennaio 2015

AREE CONFINARIE: NUOVI PROVVEDIMENTI E CONFERME
12 gennaio 2015

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

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

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

ACCORDO ENI: PER RIPARTIRE DAL «PUNTO ZERO»

— 12 gennaio 2015



Il 19 dicembre le organizzazioni di categoria hanno sottoscritto con ENI un nuovo accordo.

C'è voluto qualche giorno perché i suoi contenuti venissero diffusi – nonostante un vincolo di riservatezza difficile da osservare visto che riguarda migliaia di gestori ed addetti aziendali – ed ora si va al confronto nelle assemblee sul territorio ed al vaglio degli organismi delle varie organizzazioni [il 14 vi sarà il Comitato nazionale di colore FIGISC (poi l'accordo andrà al Consiglio nazionale), il 15 la Giunta FAIB, il 21 il Consiglio Nazionale FEGICA].

L'accordo precedente era scaduto il 31 dicembre 2011: ci sono voluti tre anni di complicate trattative a singhiozzo per chiuderne un altro. E già questo la dice lunga sulla difficoltà di trattare e soprattutto sulle possibilità di contrarre contenuti accettabili.

Per poter esprimere giudizi equilibrati su questo accordo bisogna per forza partire da dove si era arrivati in questi ultimi anni, una situazione che riassumiamo in breve perché senza questo ripasso si rischia solo di semplificare e fraintendere.

Basti ricordare alcuni dei passaggi con cui l'azienda si era mossa verso i propri gestori: prima sono apparsi i *cluster* – invenzione che ha penalizzato e discriminato sul territorio le gestioni nello stesso bacino di utenza -, poi è partita l'esasperazione della logica del prezzo con il raddoppio degli sconti *Iperself*, la discesa *one to one* su ogni singola gestione per derogare le condizioni stabilite con gli accordi collettivi, l'accentuazione delle differenze del prezzo di cessione tra rete di marchio ed extrarete, la sistematica decurtazione del margine nella cosiddetta «*difesa mercato*», l'invenzione di *Iperself H24*, gli scontoni estivi, l'elusione dei contratti di legge con le varie proposte di guardianìa o di appalto di servizi ed altro [qualcuno si ricorderà quando qualche dirigente sosteneva che la giusta remunerazione del gestore erano 12mila euro per milione di litri], la resistenza a non voler trattare altri accordi, la delegittimazione della rappresentanza collettiva [e qualcuno si ricorderà che l'allora AD di ENI disse che era assurdo che i benzinai fossero sindacalizzati], l'avventura dei *ghost* affidati agli agenti del marchio, l'abbandono di una politica di gestione razionale della rete e persino delle strutture.

Se questo sia avvenuto «*per colpa del Sindacato*» è un esercizio inutile e anch'esso fuorviante, che magari può accontentare quelli che la sanno sempre lunga e soprattutto quelli che non hanno mai dovuto assumersi l'onere di dover fare qualcosa o ancora quelli che si limitano agli insulti: la realtà è che questo settore – e quindi non solo di ENI si parla, ma dell'industria petrolifera in genere – ha ritenuto per anni di fare il peggio di quel che voleva, scaricando tutto sul gestore, esasperando il conflitto sociale ed economico ed approfittando dell'assoluto silenzio o della complicità della politica e delle *authority* del mercato, con una convergenza di interessi e di impostazioni coalizzate contro la parte più debole della filiera. Se si perde il senso della crudezza di questo scontro e della sproporzione tra le parti in causa, è difficile fare analisi un minimo equilibrate.

E d'altra parte va detto che ogni solidarietà tra la categoria è stata fatta a pezzi dall'azione ficcante e crescente delle aziende per esasperare la ricerca individuale di soluzioni e l'idea fallace di cavarsela da soli, per instillare la sfiducia nella rappresentanza e nella comune ricerca di soluzioni. Lo dicono i numeri delle migliaia di gestioni che via via hanno crescentemente aderito a tutte le politiche commerciali di prezzo imposte da questa ed altre aziende. E su questo va anche detto che non è un modo per scaricare le colpe: non di vere e proprie scelte individuali si è trattato, quanto di necessità individuali scaturite dalla pressione sopportata direttamente dal potere delle aziende, dall'esplodere più di sempre delle difficoltà e della dipendenza economica, tanto più crescenti da un lato quanto più dall'altro – sempre ad opera delle aziende – veniva pervicacemente smantellato e vanificato il ruolo della rappresentanza.

Si era raggiunto, dunque, una specie di «*punto zero*» nello stato delle relazioni e dei rapporti in questo settore ed in questa, esattamente come nelle altre, aziende.

Questo accordo – ed è questa la domanda da farsi – è qualcosa di diverso dal «*punto zero*»?

Intanto, il punto di caduta, il risultato finale di questo accordo è certo diverso da quello che le organizzazioni hanno sempre tentato di ottenere in questi anni di trattativa, nella quale si è fatto ogni sforzo possibile per toccare i punti fondamentali: non solo l'aspetto economico, ma le questioni della

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

discriminazione dei prezzi nel marchio e fuori dal marchio, nella rete e nell'extrarete, l'abbandono delle condotte aziendali di premere su ogni singolo gestore per derogare dagli accordi collettivi, il contrasto alle politiche di *ghostizzazione* della rete, tanto per citarne alcune.

I risultati sono inferiori alle aspettative – ma solo trattando con se stessi, purtroppo, si raggiungono le aspettative, non così quando si ha a che fare con un interlocutore -, pure il fatto che l'azienda – non senza resistenze e non senza visioni interne molto diverse circa il fatto di raggiungere ovvero rifiutare ogni accordo – abbia accettato alla fine di inserire in esso alcune questioni fondamentali significa che c'è un segnale in controtendenza al «*punto zero*».

Ci si riferisce ad alcuni passaggi dell'accordo, che qui citiamo sinteticamente:

- semplificazione dell'offerta commerciale attraverso la presenza del gestore ed offerta durante il normale orario di apertura, al massimo di due modalità di vendita *(viene cioè a cessare la modalità* Iperself h24 *ritornando alla situazione antecedente con l'erogazione personale del gestore, dei suoi dipendenti o collaboratori e/o con l'utilizzo delle attrezzature* self service post pagamento *nell'orario diurno e con l'attivazione delle attrezzature* pre-pagamento *esclusivamente in orario di chiusura dell'impianto)*;

- cessazione del concetto di «*sconto*» quale attrattiva e pubblicizzazione delle diverse modalità di rifornimento con l'introduzione del metodo di scelta dell'erogazione del carburante da parte dell'utente relazionata unicamente alla prestazione di servizio ed al prezzo del carburante;

- cessione del prodotto da parte di ENI al gestore a condizioni economiche eque e non discriminatorie, nella fattispecie tali da consentirgli di essere nel micro mercato di riferimento competitivo rispetto agli altri impianti *(dizione che recepisce letteralmente la norma di legge dando forza ed efficacia all'imperativa esigenza posta a base della trattativa di colore dalle organizzazioni di categoria)*;

- reintegrazione delle condizioni generali della produttività e della remunerativitá tali da superare l'attuale fase di emergenza;

- adozione di interventi tecnici atti a garantire la conversione di tutti gli impianti nel segmento misto, mediante scelta operativa delle attrezzature da utilizzare per la vendita in modalità Servito ed Iperself (*il vecchio* Fai da Te) di comune accordo tra gestore ed azienda;

- sospensione della possibilità da parte di ENI di applicare la clausola di recesso anticipato a titolo oneroso sino al 2017 con riferimento al biennio antecedente;

- salvaguardia di tutti gli accordi aziendali precedenti, per le parti non sostituite o modificate dalla presente intesa;

- risoluzione di tutti gli accordi di adesione individuale all'iniziativa *Iperself H24* sottoscritti tra azienda e singolo gestore;

- condivisione di un calendario di incontri a livello tecnico per affrontare le problematiche inerenti i cali e connesse procedure di scarico dei carburanti, *drop*, fidejussioni, sintesi in un testo unico di tutti gli accordi di colore in essere, ecc.

Questi contenuti dell'accordo – che magari qualcuno potrebbe superficialmente giudicare come generici e solo teorici – sono in realtà qualcosa di diverso rispetto a ciò che l'azienda ha negli ultimi anni sistematicamente detto, perseguito e fatto: un primo segnale di distacco, certo tutto da verificare e contendere ogni giorno su ogni piazzale!, da quel «*punto zero*» o «*buco nero*» in cui si erano avvitati i rapporti con ENI e che purtroppo ancora contraddistinguono altre realtà aziendali, e un segnale che anche la solidarietà tra i gestori del marchio – rimuovendo le ragioni di contrasto più aspre – può con pazienza essere ricostruita.

Questa è la ragione – dopo che mille volte durante la trattativa i negoziatori dei gestori sono stati tentati di mandare il tavolo a gambe all'aria – che ha indotto a mettere una firma sotto quell'accordo: un segnale di discontinuità, un segnale rivolto anche al resto delle aziende per invertire la deriva, nella convinzione che più che mai nella situazione in cui si era arrivati un accordo è la scelta meno peggiore che si può fare rispetto a nessun accordo di sorta, al lasciare che tutto vada al diavolo ancor più di quanto non sia già andato.

Un punto di partenza, non un punto di arrivo.

Un punto di partenza perché questo accordo – come tutti, ma più ancora di sempre – va fatto osservare e rispettare nei fatti concreti con tutta la forza che ancora si può esercitare, e perché comunque gli accordi sono uno strumento che può essere fatto anche valere nelle sedi cui bisogna rivolgersi quando una delle parti diventa elusiva od inadempiente; perché contribuisce a scalfire il muro di diniego a trattare che contraddistingue altre realtà aziendali di questo settore; perché alcuni dei contenuti puntano diritto alla sostanza dei problemi veri del settore – che vanno ben al di là dello steccato aziendale -: la discriminazione dei prezzi, una politica commerciale più attenta al servizio, un riposizionamento del gestore.

Un punto di partenza che contribuisce a scalfire quel modello «*ideologico*» del rifiuto a trattare e della visione del prezzo e della rete che in questi anni è stato l'unico a tener banco nel settore.

Questo è il valore – certo non facilmente percepibile a chi soffre quotidianamente – di questo accordo, che non può certo

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

essere venduto come una vittoria, ma neppure liquidato sommariamente come l'ennesima «*fregatura*».

Certo aver raggiunto un accordo con un'azienda – anche se si tratta del *leader* di mercato – non significa affatto aver raggiunto la «*pace sociale*» in questo settore, non fa venir meno in alcun modo la necessità per le organizzazioni di mobilitarsi per affrontare i nodi cruciali del settore e del mercato, in primo luogo la discriminazione dei prezzi tra rete ed extrarete, ingiustificabile sul piano dei costi e degli investimenti delle parti, l'eccesso della fiscalità sui carburanti [i prezzi diminuiscono perché il mercato è in discesa, le imposte non calano e nuovi balzelli minacciano il medio termine], i tentativi di azzerare la rappresentanza dei gestori e di metterli da soli di fronte alla controparte, l'evoluzione delle forme contrattuali, né per ricostruire faticosamente un ruolo di rappresentanza reale degli operatori che stanno da questa parte della filiera.

Più che mai resta necessario «*darsi una mossa*».

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

IMPOSTE CARBURANTI: TREGUA. MA DAVVERO ?

— 12 gennaio 2015



Due segnali di tregua sono emersi a fine anno sul fronte delle imposte carburanti.
Uno – sostanzialmente quasi indifferente sul prezzo finale – è la retrocessione dell'accisa il cui aumento decorreva dal 1° marzo 2014: si tratta di tre millesimi con IVA e la sua straordinarietà è data dal fatto che è la prima volta che gli aumenti volta per volta stabiliti non vengono incamerati a titolo di imposta definitivo.
Dal primo gennaio [secondo la determinazione del Direttore della Agenzia delle dogane e dei monopoli RU 147797 del 31 dicembre 2014], insomma, le accise tornano alla consistenza che avevano fino al 28 febbraio 2014: 728,40 euro per 1.000 litri per la benzina e 617,40 per il gasolio, rispetto a 730,80 e 619,80 come nel periodo 1° marzo – 31 dicembre 2014, come statuito dal decreto legislativo 69/2013.

L'altro segnale, di entità più cospicua, ha stoppato [con l'articolo 10, comma 9, del Decreto legge 31.12.2014, n. 192, così detto «*Milleproroghe*»] un più consistente aumento delle accise che avrebbe dovuto scattare dal 1° gennaio 2015 per effetto della norma di salvaguardia contenuta nel DL 102/2013 in relazione al gettito IMU. Siccome la copertura di gettito che questa norma di salvaguardia avrebbe dovuto garantire ammontava a poco meno di 700 milioni di euro, il suo valore in termini di riflesso sul prezzo avrebbe potuto essere con l'IVA di circa 0,030 euro/litro.
Questa copertura dovrebbe ora essere garantita con il gettito previsto dalle norme sul rientro dei capitali dall'estero [ossia legge 186/2014].

Ma è una tregua reale, e quanto può durare?

Intanto c'è da dire che – proprio sull'aumento stoppato dal così detto Milleproroghe – vi sarà una verifica delle coperture del gettito a fine settembre e, in caso di insufficienza, le accise potrebbero essere passibili di aumento dal 1° gennaio 2016.
Ma rimane poi lo «zoccolo duro» previsto dalla legge di stabilità 2015 [legge 23 dicembre 2014, n. 190], che interviene – come già sottolineato in numeri precedenti di FIGISC ANISA NEWS – sia sulle accise che sull'IVA in varie consistenze e gradualità e sempre con le cosiddette «*norme di salvaguardia*».

Come l'articolo 1, comma 718, che interviene con ambedue le leve di manovra, ossia accise e, soprattutto, IVA:
«**718**. *Fermo restando quanto previsto dal comma 207, e fatta salva l'adozione dei provvedimenti normativi di cui al comma 719:*
a) l'aliquota IVA del 10 per cento è incrementata di due punti percentuali a decorrere dal 1° gennaio 2016 e di un ulteriore punto percentuale dal 1° gennaio 2017;
b) l'aliquota IVA del 22 per cento è incrementata di due punti percentuali a decorrere dal 1° gennaio 2016, di un ulteriore punto percentuale dal 1° gennaio 2017 e di ulteriori 0,5 punti percentuali dal 1° gennaio 2018;
c) a decorrere dal 1° gennaio 2018, con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, l'aliquota dell'accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo, nonchè l'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, sono aumentate in misura tale da determinare maggiori entrate nette non inferiori a 700 milioni di euro per l'anno 2018 e ciascuno degli anni successivi; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione nel sito internet dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.»

Si tratta, appunto, di «*norme di salvaguardia*» che vorrebbero far intendere come gli aumenti siano una sorta di «*seconda scelta*» da adottarsi solo nel caso che non realizzino condizioni atte a scongiurarli, come spiega il successivo comma 719:
«**719**. *Le misure di cui al comma 718 possono* [è una espressione meno rassicurante di altre usate in precedenza in questi casi, N.d.R.] *essere sostituite integralmente o in parte da provvedimenti normativi che assicurino, integralmente o in parte, gli stessi effetti positivi sui saldi di finanza pubblica attraverso il conseguimento di maggiori entrate ovvero di risparmi di spesa mediante interventi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica*».

Questo ed altro che andrà ricercato nelle pieghe della norma fa capire che ce n'è ben donde per dubitare sulla reale proclamazione e tenuta di questa tregua e su eventuali effetti positivi sulle dinamiche dei consumi che dal 2012 – dopo gli aumenti decisi dal Governo Monti con il «*Salva Italia*» ed entrati in vigore dalla data del 7 dicembre 2011 – sono stati duramente penalizzati dall'incremento anomalo della fiscalità nazionale sui carburanti, al punto, assieme alla crisi

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

economica, da infrangere di parecchi punti percentuali l'anelasticità di questi consumi.

Intanto in giro per l'Europa Comunitaria il nuovo anno si è aperto con qualche incremento della fiscalità degli altri Stati: ad esempio, in Lussemburgo l'IVA è passata dal 15 al 17 %, aumenti di accise vi sono stati nell'ordine di circa un centesimo/litro in Danimarca e Slovenia, di 3 centesimi/litro in Portogallo, mentre in Francia gli aumenti sulla benzina sono di 2 centesimi/litro e di 4 quelli sul gasolio.

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

CROLLANO I PREZZI, RIMANE LA DISCRIMINAZIONE DEL GESTORE

— 12 gennaio 2015



Mercato	04.07.14	09.01.15	Var.
Greggio $/bar	110,18	50,11	**-60,07**
Greggio €/bar	77,02	42,42	**-34,60**
Cambio	1,3656	1,1813	**-0,1843**
QUOT. benzina €/lt	0,577	0,313	**-0,264**
Quot. gasolio €/lt	0,579	0,356	**-0,223**
Benzina consumo €/lt	1,765	1,471	**-0,294**
Gasolio consumo €/lt	1,640	1,391	**-0,249**

I mercati internazionali hanno cominciato a flettere dalla prima decade di luglio **FINO A** crollare nell'ultimo scorcio dell'anno, da dicembre ad oggi.
Una tendenza del mercato **INTERNAZIONALE**, quella attualmente in atto, che tuttavia presumibilmente non solo non durerà a lungo – cioè il **PREZZO** non continuerà a cadere senza rete -, ma potranno esserci degli assestamenti al rialzo, se non riposizionamenti su un livello più elevato.

Dal 4 luglio 2014 al 9 gennaio 2015, le quotazioni del greggio Brent *spot* sono cadute da 110,18 a 50,11 dollari barile [-54,5 %], ossia – considerato che il tasso di cambio è passato da 1,3656 a 1,1813 dollari per un euro [-13,5 %] – da 77,02 a 42,42 euro/barile [-44,9 %].
Nello stesso periodo le quotazioni dei **PRODOTTI** finiti sulla piazza del Mediterraneo sono scese da 0,577 a 0,313 euro/litro per la benzina [-45,7 %] e da 0,579 a 0,356 euro/litro per il gasolio [-38,5 %].
Se il prezzo del petrolio cala del 45 % (come è accaduto negli ultimi sei mesi) è fuorviante pensare che altrettanto debba calare il prezzo della benzina o del gasolio al consumo. I **PREZZI** del greggio – anzi, i prezzi dei prodotti raffinati (nel serbatoio ci va la benzina non il greggio, e quindi ci sono dei costi di lavorazione) – sono solo una parte del prezzo, che negli ultimi sei mesi è stata mediamente del 28,2 % per la benzina e del 32,4 % per il gasolio, poi ci sono i costi ed i margini del sistema distributivo (la benzina va portata dalle raffinerie o dai porti ai distributori), che negli ultimi sei mesi sono stati mediamente del 9,6 % per la benzina e del 10,0 % per il gasolio, e infine le imposte – accisa + IVA – che fanno la parte del leone, perché – sempre in riferimento agli ultimi sei mesi – hanno rappresentato per la benzina il 62,2 % e per il gasolio il 57,6 % del prezzo finale pagato dal consumatore.

Insomma, le variazioni sui mercati internazionali hanno influenzato circa il 31 % del prezzo intero: vuol dire che se i prezzi del greggio o dei prodotti raffinati crollano del 50 %, sul prezzo nazionale alla pompa si potranno al più sentire effetti nell'ordine di circa il 15-16 %.

In questo stesso periodo, il prezzo medio Italia self è passato da 1,765 a 1,471 euro/litro [.16,7 %] per la benzina e da 1,640 a 1,391 euro/litro [-15,2 %] per il gasolio: valori abbastanza in linea con l'andamento del mercato internazionale.

Nel dettaglio dei **PREZZI** italiani, sempre dal 4 luglio 2014 al 9 gennaio 2015, quindi la il prezzo al consumo della benzina ha perso 29,4 cent/litro, di cui 26,4 cent/litro dovuti al crollo delle quotazioni del prodotto finito sul mercato Mediterraneo, 5,2 cent/litro dovuti alla conseguente diminuzione dell'IVA sul prezzo industriale, 0,3 cent/litro dovuti alla diminuzione dell'accisa a fine anno intervenuta, mentre i margini industriali sono cresciuti di 2,5 cent/litro. A sua volta, il prezzo al consumo del gasolio ha perso 24,9 cent/litro, di cui 22,3 cent/litro dovuti al crollo delle quotazioni del prodotto finito sul mercato Mediterraneo, 4,5 cent/litro dovuti alla conseguente diminuzione dell'IVA sul prezzo industriale, 0,3 cent/litro dovuti alla diminuzione dell'accisa come sopra, mentre i margini industriali anche in questo caso sono cresciuti di 2,2 cent/litro.

I margini industriali della distribuzione sono mediamente aumentati nel periodo indicato [4 luglio – 9 gennaio] **FINO A** 15,7 cent/litro per la benzina ed a 15,3 per il gasolio, ma nel periodo antecedente – ossia dal 9 gennaio al 3 luglio 2014 – si sono attestati rispettivamente su 12,7 e 14,4 cent/litro: una media annuale di 14,2 cent/litro per la benzina e di 14,9 per il gasolio, lievemente inferiori al margine industriale medio del quadriennio 2010-2013 che ammontava a 14,5 e 15,3 cent/litro rispettivamente per la benzina e per il gasolio.

Ma se i prezzi al consumo scivolano continuamente verso il basso, non cambia e semmai tende persino ad accentuarsi il divario tra le condizioni di mercato della tradizionale rete di marchio e quella dei no-logo e della grande distribuzione.

Scrive **QUOTIDIANO ENERGIA** sul suo numero dell'8 gennaio, analizzando il periodo 18.12.2014 – 08.01.2015: «– *La differenza prezzi fra rete ed extrarete è ferma per la*

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

benzina e salita per il diesel di 0,9 cent. Per entrambi i ***PRODOTTI****, in particolare per il secondo, è ai massimi di sempre, segno tangibile del grande vantaggio commerciale di cui godono le reti* no-logo.».

E sui numeri concreti, sempre secondo QUOTIDIANO ENERGIA, nel periodo anzidetto lo spread tra prezzi di rete ed extrarete sarebbe stato di 21,7 cent/litro per la benzina e di 23,7 per il diesel al Nord, di 23,0 cent/litro per la benzina e di 25,2 per il diesel al Centro e, infine, di 23,6 cent/litro per la benzina e di 25,0 per il diesel al Sud.

E mediamente nel 2014, secondo le analisi di **FIGISC ANISA**, il delta prezzi tra rete di marchio servita ed impianti *no-logo* sarebbe stata di 16,4 cent/litro per la benzina e di 17,8 per il gasolio, mentre il delta prezzi tra rete di marchio servito ed extrarete sarebbe consolidato in 24,7 cent/litro per la benzina ed in 24,8 per il gasolio, valori superiori del 10 % rispetto alle medie dell'anno 2013 [chi fosse interessato ai dati può consultare e **SCARICARE** sul sito FIGISC i documenti «*Prezzi indicativi giornalieri*» del periodo gennaio/dicembre 2014, e del periodo gennaio/dicembre 2013 ai seguenti indirizzi *web*:
www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php?identificatore=4830&pagina=1
www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php?identificatore=4311&pagina=70

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

AUTOSTRADE: SPUNTA ENI IPERSELF SU RETE ASPI

— 12 gennaio 2015



Se ENI sembra «*accantonare*» il concetto di **IPERSELF** in rete ordinaria, tale **MODALITÀ** di vendita si affaccia adesso sulla rete autostradale, in cui in parecchie aree di servizio del marchio sono state sollecitate prima delle festività natalizie da ENI – sulla scorta di un datato accordo con ASPI Autostrade per l'Italia risalente a sei mesi prima – ad aderire, ovviamente individualmente, all'avvio di tale servizio.

Nessun **PREVENTIVO** confronto era stato avviato dall'azienda con le controparti associative dei gestori, per cui in data 31.12.2014 FAIB Autostrade Confesercenti, FEGICA Cisl ed ANISA Confcommercio hanno inviato l'allegata **COMUNICAZIONE** ad ENI e ad ASPI, nonché al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dello sviluppo economico:

«*Oggetto:*
Segnalazione iniziativa ASPI-ENI modalità di vendita self service pre-pay *della rete autostradale.*

*Le scriventi Federazioni, in rappresentanza dei gestori degli impianti delle aree di servizio autostradali, con la presente segnalano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dello sviluppo economico, nonché alle Parti **DIRETTAMENTE** interessate ASPI ed ENI, quanto in appresso specificato.*

*Risulta che ENI spa, in conseguenza di un accordo intercorso unilateralmente con ASPI – inaudite le Organizzazioni di Categoria -, stia facendo unilateralmente sottoscrivere alle singole gestioni di marchio ubicate nella rete autostradale – attraverso una specifica proposta **COMMERCIALE** -, lettere di adesione per l'introduzione di modalità di vendita* Self service pre-pay *non assistita H24 durante l'intero orario di attività. Tra le aree di servizio interessate si citano, in via esemplificativa: Prenestina, Casilina, Flaminia, Bisenzio, Peretola, Cantagallo, Pioppa, San Martino, Arda, ecc.*

Si evidenzia che l'iniziativa di cui in oggetto

*- assume tutti gli aspetti di una decisione unilaterale di ENI, che di fatto **MODIFICA** e vanifica altresì l'accordo commerciale tra azienda e gestori della viabilità autostradale, peraltro scaduto sin dal 31 dicembre 2011 ma tuttora vigente in regime di* prorogatio*;*

*- si inserisce – ancorché concepita alcuni mesi fa – in maniera invasiva in un contesto particolarmente delicato della situazione della rete autostradale nel suo complesso, stanti le ben **NOTE** vicende legate all'emanazione degli indirizzi del Ministero competente in materia di razionalizzazione della rete distributiva autostradale, che rendono intempestiva ed obsoleta l'iniziativa stessa.*

*Ciò premesso e considerato – nelle more di un intervento chiarificatore che viene **RICHIESTO** ai Ministeri competenti in ordine alle misure necessarie alla razionalizzazione della rete -, le Organizzazioni di categoria sottoscritte significano ad ENI spa e richiedono quanto in appresso specificato:*

*- un urgente incontro indispensabile ad approfondire la tematica nell'ambito delle normali relazioni commerciali tra azienda e rappresentanze dei Gestori, avvisando fin d'ora che verrà immediatamente data esclusiva indicazione ai Gestori di non aderire ad alcuna **RICHIESTA** avanzata one to one in elusione della ordinaria prassi degli accordi aziendali*»

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

VICARI (MINISTERO) AL SENATO SU COMMISSIONI E CONTRATTI

— 12 gennaio 2015



La Sottosegretaria al Ministero dello sviluppo economico, Sen. **Simona VICARI**, ha risposto nell'aula del Senato in data 8 gennaio 2015 ad una interrogazione in merito sia alla questione degli oneri delle commissioni per la moneta elettronica che sulle nuove forma contrattuali dei gestori.

Per capire come funziona il Parlamento italiano, si tratta di una risposta ad interpellanza n. 3-00031 risalente al 17 aprile 2013 [sono quindi passati quasi ventuno mesi dall'interrogazione alla risposta] di un gruppo di senatrici e senatori appartenenti al Partito Democratico [Favero, Ferrara Elena, Lepri, Zanoni, Manassero, Fissore, Dirindin, Pezzopane, Ghedini Rita, Ricchiuti, Sangalli, Tomaselli, Collina, Orrù, Albano, Borioli], che interrogavano per sapere, tra l'altro:
« *- quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per dare effettiva applicazione alle disposizioni contenute nell'art. 17 del decreto-legge n. 1 del 2012, in modo da favorire, attraverso la definizione di nuove tipologie contrattuali, la flessibilizzazione del mercato e l'incremento della concorrenza;*
- quale sia lo stato di applicazione dell'art. 27, comma 1, lettera d), che garantisce la gratuità, sia per l'acquirente che per il venditore, delle transazioni regolate con carte di pagamento presso gli impianti di distribuzione di carburanti, di importo inferiore ai 100 euro».

Sull'argomento commissioni, l'esponente del Governo ha rilevato che «*É necessario che si giunga alla definizione di commissioni che promuovano effettivamente l'uso degli strumenti di pagamento elettronico presso gli impianti di distribuzione di carburante, dopo che è cessata la gratuità delle transazioni così come prevista con i primi decreti legge del Governo Monti…Infatti le banche, proprio sulla base della struttura differenziata dei costi riguardanti le commissioni applicabili ai sistemi di pagamento e alla luce dei provvedimenti adottati di recente, sono chiamate a differenziare tra carte di debito, di credito e micropagamenti, inferiori a 30 euro*».

La senatrice Vicari ha aggiunto che il Ministero «*è intervenuto con proprio decreto nello scorso gennaio per introdurre l'obbligo per gli esercenti di qualunque attività commerciale ad accettare pagamenti con carte di debito per importi superiori a 30 euro a partire dal 30 giugno dello stesso anno. Ed a tal proposito presso il ministero sono stati convocati tavoli di confronto per giungere in tempi brevi a definire costi e commissioni tali da consentire di rafforzare l'utilizzo della moneta elettronica. Questo anche per garantire una maggiore sicurezza degli stessi operatori e delle attrezzature, i cui rischi sono aumentati proprio dal maggior ricorso al contante*».

Ricordando la giornata di protesta dei gestori **No Card Day** dello scorso novembre, Simona Vicari ha affermato che «*Anche a seguito di tale protesta, con un ordine del giorno accolto alla Camera il 30 novembre 2014, il Governo si è impegnato a valutare la possibilità di promuovere ogni iniziativa appropriata a ripristinare la gratuità delle transazioni di importo inferiore ai 100 euro regolate con carte di pagamento presso gli impianti di distribuzione di carburanti, vigilando affinché tale sgravio non venga vanificato con l'imposizione di oneri di noleggio esorbitanti per gli apparecchi POS; ovvero fissare un tetto massimo alle commissioni per pagamenti con carte di debito e di credito presso tali impianti, affinché non superino il 150 per cento dei massimi prospettati dalla proposta di Regolamento europeo numero 550 del 2013 per le commissioni interbancarie, quindi lo 0,3 % della transazione per carte di debito e lo 0,45 % della transazione per carte di credito*».

La Sottosegretaria sull'argomento dei nuovi istituti contrattuali per i gestori ha ricordato che la previsione di legge era nel senso che le differenti tipologie contrattuali fossero definite negozialmente entro il 31 agosto 2012 e «*solo nel caso in cui tali accordi non fossero stati stipulati entro tale termine, ciascuna delle parti avrebbe potuto chiedere la definizione delle suddette tipologie contrattuali allo stesso MISE*». Secondo Vicari l'intervento del ministero «*è previsto non in modo autonomo, ma su richiesta di una delle parti e quindi in via surrogatoria: e ad oggi detta richiesta non è stata espressamente formulata da alcuna delle organizzazioni di settore*».

E comunque il Ministero, dice l'esponente del Governo «*ha più volte incontrato le parti per cercare di facilitare la ricerca di soluzioni condivise e ha inoltre inviato già da tempo alle parti alcune bozze di nuove tipologie contrattuali, relative ai contratti di affitto di azienda, commissione e* franchising», citanto, peraltro, che «*Un primo accordo è stato raggiunto in data 8 ottobre 2013 tra le Federazioni dei gestori (FAIB CONFESERCENTI, FIGISC- ANISA CONFCOMMERCIO e*

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

*FEGICA CISL) e le associazioni dei titolari (ASSOPETROLI e GRANDI RETI) su uno schema di "*contratto di commissione*", sul quale l'Autorità garante della concorrenza e del mercato aveva evidenziato delle criticità, poi superate con la stesura definitiva del contratto in data 15 aprile 2014*».

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

RENDIMENTO CIPREG 2014 AL 3,14 %

— 12 gennaio 2015



Il *pool* delle Compagnie Assicuratrici incaricate di investire gli accantonamenti di fine **GESTIONE** per i gestori iscritti al **CIPREG** ha comunicato che il rendimento per l'**ANNO** 2014 dei versamenti è stato di oltre il 3,14% medio.

Di seguito la tabella analitica dei rendimenti ottenuti dal 1996 in avanti.

Anno	BOT 12 mesi(1)	Rendimento CIPREG
1996	8,33%	11,17%
1997	6,29%	9,24%
1998	4,43%	7,49%
1999	3,09%	5,87%
2000	4,66%	5,36%* 6,27%**
2001	4,05%	4,70%* 5,36%**
2002	3,38%	4,49%* 4,61%**
2003	2,22%	4,91%* 5,01%**
2004	2,16%	3,86%* 3,96%**
2005	2,21%	4,09%* 4,25%**
2006	3,08%	3,80%* 3,90%**
2007	4,08%	3,90%* 4,18%**
2008	3,76%	3,87%* 3,88%** 3,86%***
2009	1,15%	3,42%* 3,48%** 3,37%***
2010	1,28%	3,52%* 3,44%** 3,38%***
2011	3,17%	3,38%* 3,47%** 3,51%***
2012	2,30%	3,36%* 3,47%** 3,48%***
2013	0,99%	3,20%* 3,44%** 3,47%***
2014	0,48%	3,12%* 3,15%** 3,17%***

(1) **FONTE** «*Dipartimento del tesoro – Ministero dell'Economia e* ***DELLE*** *Finanze*»
*tasso di rivalutazione applicato ai versamenti effettuati **NELLE** Convenzioni «*originarie*» dal 01/01/1995 fino al 31/10/2000
tasso di rivalutazione applicato ai versamenti effettuati nel **PRIMO rinnovo dal 01/11/2000 fino al 31/10/2007
***tasso di rivalutazione applicato ai versamenti effettuati nel secondo rinnovo dal 01/11/2007 fino al 31/12/2015

Come é sempre avvenuto in passato, anche quest'anno la gestione del CIPREG ha assicurato ai gestori aderenti un rendimento significativamente superiore a quello garantito dai BOT a 12 mesi (ma anche dei BTP a 10 anni, tanto per fare solo un altro esempio), vale a dire l'interesse riconosciuto ai gestori non iscritti al CIPREG che lasciano presso le compagnie petrolifere i loro accantonamenti.

La rilevazione ufficiale effettuata dal Ministero dell'economia fissa per l'anno passato un rendimento medio ponderato dei BOT a 12 mesi pari allo 0, 48%.

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

AREE CONFINARIE: NUOVI PROVVEDIMENTI E CONFERME

— 12 gennaio 2015

Tutti i Paesi confinanti con l'Italia possono contare su **PREZZI** dei carburanti più ridotti di quelli nostrani ed un tanto per effetto di un minore peso della fiscalità complessiva, sia esso determinato dalla diversa entità delle accise [quelle italiane sono mediamente più alte del 38 % rispetto a quelle dei Paesi comunitari confinanti] o da una marcata diversità dell'IVA [è il caso della Svizzera con una aliquota pari a poco più di un terzo di quella italiana].
Nella media del 2014 le differenze dei prezzi sono andate, a seconda dei Paesi, da un minimo di 23 ad un **MASSIMO** di 37 cent/litro per la benzina e da 13 a 32 per il gasolio, mentre il *gap* della fiscalità italiana è stato più pesante – sempre a seconda del Paese – da 19 a 34 cent/litro per la benzina e da 18 a 28 per il gasolio.

	Benzina		**Gasolio**	
Paesi	**Prezzo**	***Imposte***	**Prezzo**	***Imposte***
Austria	1,350	*0,718*	1,301	*0,626*
Francia	1,490	*0,859*	1,293	*0,657*
Italia	**1,716**	***1,049***	**1,613**	***0,910***
Slovenia	1,455	*0,823*	1,355	*0,701*
Svizzera	1,423	*0,707*	1,482	*0,734*



Tra le misure di contrasto dei fenomeni del «pendolarismo del pieno» ai confini nazionali si segnala che nell'ALTA LOMBARDIA dal **PROSSIMO** 1° febbraio i residenti nei Comuni confinanti con la Svizzera assegnati alla fascia A [entro i dieci chilometri, di cui 49 in provincia di Como, 14 in quella di Sondrio e 40 in quella di Varese] potranno usufruire di uno sconto di 8 cent/litro sui rifornimenti di gasolio.
Sulla **CARTA** sconto gasolio è stato applicato un canone annuo di 1,50 euro, il cui ammontare viene scalato automaticamente sullo sconto maturato con il primo rifornimento di inizio d'anno solare. L'utilizzazione – al fine di contrastare fenomeni di abuso od utilizzo improprio – è consentita all'interno di determinati parametri quantitativi, giornalieri e mensili: per il medesimo veicolo, infatti, non può essere erogato un rifornimento a prezzo scontato se non almeno dopo dodici ore da quello precedente, ed inoltre con quantitativi massimi di gasolio acquistabili a prezzo ridotto non eccedenti 80 litri/giorno e 250/litri/mese.
La misura si affianca a quella già operante sin dal 2000 per gli **ACQUISTI** di benzina e stabilizzata nel 2013 mediante la fissazione degli sconti nella misura di 0,33 euro/litro per i Comuni della fascia A e di 0,25 euro/litro per i Comuni della fascia B [da dieci a venti chilometri di distanza dal confine].



Al confine orientale, la Giunta Regionale del FRIULI VENEZIA GIULIA ha pubblicato la deliberazione che proroga di un ulteriore trimestre, cioè fino al 31 marzo, la maggiorazione del contributo ai cittadini residenti sugli **ACQUISTI** di gasolio e benzina.
La legge regionale 14/2010 ha stabilito la misura basilare dei contributi in 12 cent/litro per la benzina ed in 8 cent/litro per il gasolio, cui la norma ha statuito di apportare maggiorazioni di diversa intensità in funzione delle **CONDIZIONI** economico-sociali del territorio.
Nei comuni di **ZONA** 1, quelli cioè montani o parzialmente montani in cui è prevista una maggiore intensità contributiva, la misura totale del contributo è pari a 21 cent/litro per la benzina ed a 14 cent/litro per il gasolio, mentre nei comuni di Zona 2 è pari a 14 cent/litro per la benzina ed a 9 cent/litro per il gasolio.

Come è noto, il «pendolarismo del pieno» favorito da un troppo marcato differenziale del prezzo ha come ricaduta che ogni litro approvvigionato oltre confine da un residente nella aree frontaliere configuri – visto il peso del prelievo fiscale – una perdita di circa un euro per l'Erario nazionale.
Le misure di contrasto del fenomeno messe in atto dalle Regioni sono, pertanto, esattamente il contrario dell'assistenzialismo: si tratta di una risposta di mercato che porta benefici al cittadino, ma garantisce soprattutto ed in via

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

prioritaria lo Stato, che è il vero socio maggioritario del prezzo dei carburanti.