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

FIGISC ANISA NEWS N. 02/2016 31.01.2016

ACCISE: TRA LE OVVIETÀ ED IL MIGLIORE DEI MONDI POSSIBILI



Insomma, tra le ovvietà lapalissiane ed il migliore dei mondi possibili che ci vengono illustrati a proposito della tassazione dei carburanti, l'unica ragionevole certezza è che le accise non diminuiranno affatto, anzi vi è solo da sperare che non aumentino [quando c'è bisogno di quadrare i conti, è proprio lì che puntano le diverse norme di salvaguardia annidate nelle varie leggi di bilancio], né è pensabile che si possa in alcun modo sganciare l'IVA dall'accisa.

IN QUESTO NUMERO

IMPORTANTE NOTA INFORMATIVA A TUTTI I GESTORI ENI/AGIP

La presente nota é stata diffusa in data venerdì 29 gennaio dalla Segreteria FIGISC di Milano e per i suoi…

IL CONTRABBANDO DI CARBURANTI AUMENTA? DEPENALIZZIAMO!

Oltre al danno la beffa! Mentre aumenta a vista d'occhio l'inquinamento del settore e del mercato da parte del contrabbando,…

FIGISC ANISA NEWS N. 02/2016

SOMMARIO

ACCISE: TRA LE OVVIETÀ ED IL MIGLIORE DEI MONDI POSSIBILI
31 gennaio 2016

IMPORTANTE NOTA INFORMATIVA A TUTTI I GESTORI ENI/AGIP
31 gennaio 2016

IL CONTRABBANDO DI CARBURANTI AUMENTA? DEPENALIZZIAMO!
31 gennaio 2016

AUTOSTRADE: CONSIGLIO DI STATO RIGETTA SOSPENSIVE SUL DECRETO
31 gennaio 2016

ACCORDI & DISACCORDI: «RESURREZIONE» DEL SERVITO? ….& ALTRO
31 gennaio 2016

SPAGNA: IL NO-GHOST DI VALENCIA
31 gennaio 2016

PARTITA IN FRIULI VENEZIA GIULIA PETIZIONE SUI CONTRIBUTI CARBURANTI
31 gennaio 2016

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

ACCISE: TRA LE OVVIETÀ ED IL MIGLIORE DEI MONDI POSSIBILI

— 31 gennaio 2016



STAFFETTA riporta in un suo articolo del 27 gennaio, che si seguito riproduciamo [**per g.c.**], alcune dichiarazioni del Ministro dell'Economia e Finanze **Pier Carlo PADOAN** in merito alle accise sui carburanti.

<<"*La disciplina delle accise è armonizzata a livello europeo e in Italia l'incidenza fiscale accisa-Iva è pari al 70,3% per la benzina e al 69,3% per il gasolio*" mentre "*a titolo di confronto europeo, secondo l'ultima rilevazione a livello di Unione monetaria, la componente fiscale sul prezzo pesa sul consumo della benzina per il 67,8%, e per il gasolio 63,5 per cento*". Lo ha fatto presente il ministro dell'Economia, **Pier Carlo PADOAN**, rispondendo nel corso del question time alla Camera a una interrogazione di **Pino PISICCHIO** che chiedeva una diminuzione dei costi del carburante attraverso l'eliminazione delle accise più antiquate. "*L'accisa* – ha rilevato il ministro – *costituisce una delle componenti del prezzo dei carburanti e concorre alla sua formazione, unitamente all'Iva, all'imposta regionale, e al costo industriale*". Ma il costo finale "*è determinato dalle compagnie petrolifere*".Il ministro ha pertanto fatto rilevare al riguardo che "*a una riduzione della componente tributaria non necessariamente corrisponde una riduzione di pari valore del prezzo finale del prodotto, come, d'altro canto, da un incremento della fiscalità non deriva un eguale aumento del prezzo finale*".

Padoan ha infine smontato la tesi di imposte accumulate nel tempo per eventi calamitosi o improvvisi:

"*gli aumenti dell'imposizione indicati dall'interrogante erano riferiti alle previgenti imposte di fabbricazione sui carburanti. Tali imposte di fabbricazione, a partire dal 30 agosto 1993, sono state sostituite dall'accisa sugli oli minerali, attualmente disciplinata dal testo unico delle accise.*
Anche le aliquote di accisa sono state, successivamente al 1993, più volte rideterminate senza prendere a riferimento gli aumenti precedenti delle previgenti imposte di fabbricazione">>

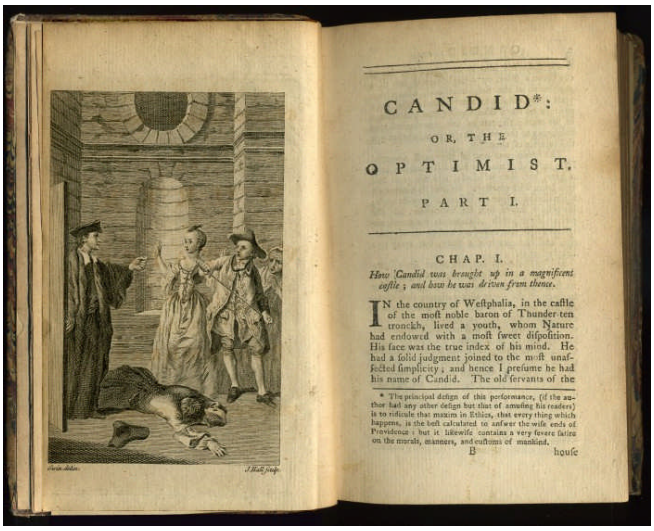
Ha perfettamente ragione il Ministro a far piazza pulita delle antiche dicerie metropolitane sulle accise per la guerra d'Abissinia: con il decreto legislativo 504/1995 le ex imposte di fabbricazione allora vigenti, e comunque accumulate in precedenza, sono state incorporate nel nuovo testo unico alla loro consistenza, al tempo equivalenti a 0,518 euro/litro per la benzina senza piombo ed a 0,386 euro/litro per il gasolio autotrazione.
Cose oggettive, dunque, e persino lapalissiane, cioè ovvie.
Ma non solo…..



Da allora, dice bene **PADOAN**, quando i Governi hanno fissato l'ammontare delle accise non hanno certo preso «*a riferimento gli aumenti precedenti delle previgenti imposte di fabbricazione*».
Hanno preso semplicemente quel che volta per volta, come ad un *bancomat*, serviva loro: ad esempio, come già abbiamo spiegato nel **Figisc Anisa News** n. 1 del 25.01.2016, il prof. Monti a fine 2011 giudicò di tirare in cassa dalle accise quattro miliardi di euro, anzi cinque con l'IVA sull'accisa, e continua così da allora, sotto Letta o Renzi a Palazzo Chigi è uguale, ancor oggi, tanto che quello scherzo ci è già costato qualcosa come oltre 21 miliardi di euro, che diventeranno 27 alla fine dell'anno 2016, se le accise non aumenteranno ancora.

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

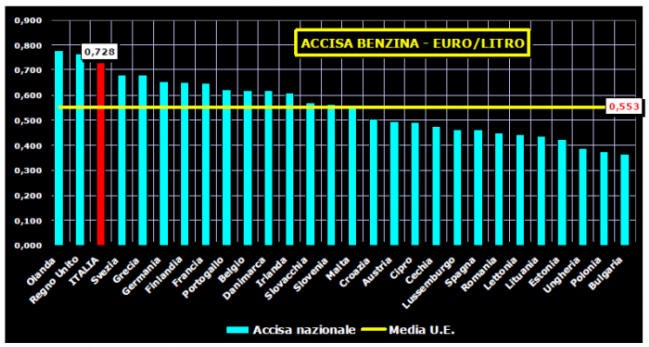
C'è poi la storia della «*armonizzazione*» delle accise: detta così sembra che tutto sia perfettamente inserito in un meccanismo comunitario se non proprio perfetto, quanto meno assai vicino a quello migliore possibile e, che, in ogni caso, se le accise sono alte, beh, questo non è un affare di Stato, ma di Unione.
E, infatti, le accise comunitarie sono state «*armonizzate*» con la Direttiva 2003/96/CE del Consiglio del 27 ottobre 2003.
Anche qui cose ovvie, quindi tutto bene? È il migliore dei mondi possibili, o, almeno, di quelli praticabili?


CANDID*:
OR, THE
OPTIMIST.
PART I.
CHAP. I.
How Candid was brought up in a magnificent caſtle; and how he was driven from thence.
IN the country of Weſtphalia, in the caſtle of the moſt noble baron of Thunder-ten tronckh, lived a youth, whom Nature had endowed with a moſt ſweet diſpoſition. His face was the true index of his mind. He had a ſolid judgment joined to the moſt unaffected ſimplicity; and hence I preſume he had his name of Candid. The old ſervants of the

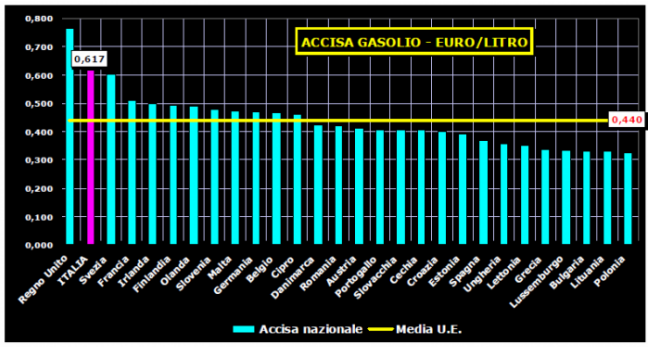
Beh, la storia della «*armonizzazione*» delle accise è una bufala; la citata Direttiva 2003/06/CE ha bensì «*armonizzato*», anzi ha imposto, ma solo in un senso: in basso, fissando cioè delle accise minime e non massime, pari a 0,359 euro/litro per la benzina a far data dal 01.01.2004 ed a 0,302 euro/litro per il gasolio dal 01.01.2004 al 31.12.2009 e poi a 0,330 dal 01.01.2010 ad oggi.
E quanto al grado di omogeneità delle accise in Europa, bastino alcuni numeri: per la benzina, l'accisa massima riscontrata nei vari Paesi al 25.01.2016 è pari a 2,14 volte quella minima riscontrata, e rispetto alla media comunitaria, la massima è maggiore del 41 % e la minima è inferiore del 34 %; per il gasolio, l'accisa massima riscontrata nei vari Paesi al 25.01.2016 è pari a 2,34 volte quella minima riscontrata, e rispetto alla media comunitaria, la massima è maggiore del 74 % e la minima è inferiore del 26 %.

E comunque le accise italiane sono così ben «*armonizzate*» che risultano superiori ai minimi comunitari del 103 % per la benzina e dell'87 % per il gasolio.
Anche prescindendo comunque dai minimi comunitari armonizzati, la situazione è tale che le accise nazionali [senza considerare le addizionali regionali] sono superiori per la benzina del 31,6 % alla media aritmetica dell'Unione Europea [0,728 contro 0,553 euro/ litro] e del 36,8 % per il gasolio [0,617 contro 0,440 euro/litro].

ACCISE BENZINA – 25.01.2016



ACCISE GASOLIO – 25.01.2016



Quanto al carico fiscale complessivo [accisa, comprese addizionali regionali, + IVA], al 25 gennaio 2016, le imposte pesano in Italia per il 71,0 % per la benzina e per il 69,6 % per il gasolio, mentre nella media aritmetica comunitaria [un litro è sempre un litro a Dublino come a Budapest] valgono il 64,8 % per la benzina ed il 60,9 % per il gasolio, cioè, rispettivamente a seconda del prodotto, sei punti percentuali in meno e nove punti percentuali in meno che in Italia, che non sono esattamente i valori indicati dal Ministro.

E sul fatto che sull'accisa pesa anche l'IVA [e, quindi, che ad ogni aumento della prima corrisponde un effetto di trascinamento sulla seconda], registriamo quanto riporta **QUOTIDIANO ENERGIA** del 29.01.2016: <<*Rispondendo in X Camera a un'interrogazione del deputato di Scelta Civica,* ***Adriana GALGANO*** *il sottosegretario al Mise* ***Antonello GIACOMELLI*** *ha sottolineato che per i carburanti*

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

l'inclusione delle accise nella base imponibile dell'Iva "è statuito esplicitamente dall'art. 78 della direttiva Iva della Ue (2006/112/ Ce), secondo cui nella base imponibile devono essere compresi anche '*le imposte, i dazi, le tasse e i prelievi, ad eccezione della stessa Iva*' ">>.

Insomma, tra le ovvietà lapalissiane ed il migliore dei mondi possibili che ci vengono illustrati a proposito della tassazione dei carburanti, l'unica ragionevole certezza è purtroppo che le accise non diminuiranno affatto, anzi che vi è solo da sperare che non aumentino [quando c'è bisogno di quadrare i conti, è proprio lì che puntano le diverse norme di salvaguardia annidate nelle varie leggi di bilancio], né è pensabile che si possa in alcun modo sganciare l'IVA dall'accisa.

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

IMPORTANTE NOTA INFORMATIVA A TUTTI I GESTORI ENI/AGIP

— 31 gennaio 2016



*La presente nota é stata diffusa in data venerdì 29 gennaio dalla Segreteria **FIGISC** di Milano e per i suoi contenuti viene portata alla attenzione generale dei Gestori del marchio **ENI/AGIP**.*

A TUTTI I GESTORI ENI/AGIP
LORO SEDI

NOTA INFORMATIVA A TUTTI I GESTORI ENI/AGIP

Portiamo a conoscenza di tutti i Gestori che la Società **ENI** sta proponendo, in questi giorni, una nuova iniziativa sul segmento **SERVITO**.

La nuova proposta consiste nel prolungamento dell'orario di apertura degli impianti: mattina – pomeriggio – sera – prefestivi [sabato pomeriggio] – festivi.

Il gestore sarà incentivato con due eurocent su tutti i prodotti che verranno erogati ESCLUSIVAMENTE NELLE ORE ECCEDENTI ED ESCLUSIVAMENTE PER IL SEGMENTO SERVITO.

Vi consigliamo quindi, se contattati dal Responsabile Punti Vendita Rete, di fare attentamente le Vostre valutazioni in merito a:

a) convenienza o meno della proposta in termini economici [costo personale addetto, impegno psico-fisico del gestore];
b) considerevole aumento dell'esposizione al rischio di rapine, specie nelle ore serali;
c) regolamentazione della normative vigenti [nazionali e regionali – orario massimo di apertura e orario massimo giornaliero per il personale dipendente].

Premesso quanto sopra, ed al fine di monitorare l'accoglienza di questa nuova iniziativa [non concordata con le Organizzazioni di categoria] presso le Gestioni, Vi preghiamo di comunicare alla scrivente segreteria il Vostro orientamento, in caso di contatto da parte della Compagnia Petrolifera.

Il Presidente Provinciale – **Luca SQUERI**

Il Delegato ai rapporti sindacali con Eni – **Ivano CASOLO**



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

IL CONTRABBANDO DI CARBURANTI AUMENTA? DEPENALIZZIAMO!

— 31 gennaio 2016



Oltre al danno la beffa!

Mentre aumenta a vista d'occhio l'inquinamento del settore e del mercato da parte del contrabbando, delle frodi fiscali e di prodotto di dubbia qualità e provenienza – parliamo di beni che sono oggi tassati quasi al 70 %, una aliquota lontanissima da qualunque imposizione fiscale su diversi beni o sui redditi e senza alcuna prospettiva di riduzione delle imposte di base su di essi gravanti [accise ed IVA] – con pregiudizio del gettito erariale, spunta per contro la depenalizzazione, oggetto del decreto legislativo su tale materia approvato l'altra settimana dal Consiglio dei Ministri.

Non sarebbe più un reato, bensì «*semplice*» illecito l'installazione e l'uso di impianti abusivi di distribuzione carburante, e nè più rappresentano un reato le fattispecie base del contrabbando.

La *ratio*, ammesso che ve ne sia una, di questa scempiaggine? Per via del noto intasamento delle Procure, spesso le indagini su alcuni reati finiscono per andare in prescrizione, meglio quindi passare «*all'incasso*» immediato del sorcio che si intende catturare, anche se dietro passa una mandria di elefanti.

E, nel caso specifico del contrabbando, diventando anch'esso un semplice illecito, non sarà più possibile sanzionare il «*tentativo*» di contrabbando, visto che nel caso di illecito amministrativo, a punta di diritto, l'azione illegittima deve essere stata completata e non solo tentata.
Sparisce, insomma, lo spauracchio della galera – il che avrà per effetto presumibilmente un pregevole incentivo a perseverare e moltiplicare comportamenti, che persino nel termine di «*illecito*» sembrano ora meno gravi -, mentre invece si va ancora in penale, tanto per fare un esempio diverso, se l'erogatore è starato, non importa se per colpa d'altri e non propria, in quanto si commette un «*delitto*» di frode in commercio art. 515 codice penale.



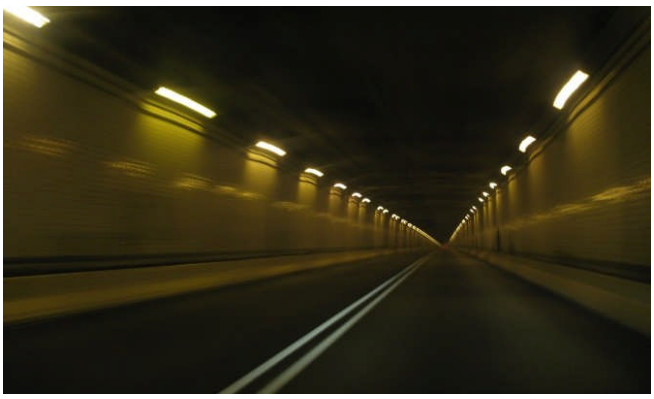
Su questa vicenda prende posizione **ASSOPETROLI** – magari anche qualcun altro sarebbe il caso lo facesse! – che in una nota definisce, senza troppi giri di parole, la scelta di depenalizzazione «*inopportuna, in netta controtendenza con le pressanti necessità del settore*». «*Pur comprendendo il bisogno di alleggerire il carico dei tribunali e l'abnorme arretrato della giustizia italiana temiamo che queste misure concorrano a peggiorare il quadro di un comparto già gravemente colpito dall'illegalità e già segnato da molteplici forme di concorrenza sleale che stanno marginalizzando le imprese oneste.La marcata offensività dei vari reati che notiamo nel comparto ha l'effetto più evidente di produrre un consistente ammanco di gettito fiscale. Ma l'alterazione degli equilibri di mercato si rivelerà alla lunga un danno ancor più grave*».

Ricordando di avere avviato «*con Unione Petrolifera un lavoro congiunto per approfondire e proporre misure di contrasto più efficaci, in particolare sull'aspetto che consideriamo al momento prioritario: l'evasione Iva su cessione carburanti*», ASSOPETROLI lancia un deciso appello alle istituzioni ed alla politica: «*occorre che le Agenzie preposte ai controlli, il Governo e le forze politiche mostrino più consapevolezza e determinazione ad agire in modo coordinato a salvaguardia del nostro settore produttivo che ha importanza strategica non solo per il profilo contributivo, ma in generale economico*».

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

AUTOSTRADE: CONSIGLIO DI STATO RIGETTA SOSPENSIVE SUL DECRETO

— 31 gennaio 2016



Se ne è parlato su **Figisc Anisa News** n. 35 nell'8 novembre 2015: sulla vicenda del decreto interministeriale sulle autostrade datato 10/08/2015, che approva il «*piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali*», **UNIONE PETROLIFERA** aveva fatto ricorso al Tribunale Amministrativo per la sospensione del decreto su punti quali le incongruenze del cronoprogramma previsto dal decreto, sul mancato coinvolgimento di Antitrust, sulle competenze in materia dell'Autorità nazionale dei trasporti e delle Regioni per le prerogative di queste ultime, sulla arbitrarietà della riduzione del numero delle aree di servizio, sul metodo di calcolo delle *royalty*, ma anche su questioni che puntavano direttamente contro i gestori, contestando l'illegittimità, a chiaro esempio, della garanzia della «*continuità gestionale*» nonché sulla limitazione agli impianti automatizzati. In sostanza con la finalità di *ghostizzare* la rete ed espellere i gestori.

Il 4 novembre 2015 il **TAR del Lazio** aveva deciso però di non accordare la sospensiva dei bandi, disattendendo così la richiesta contenuta nel ricorso dell'UNIONE PEROLIFERA.

Nell'ordinanza il TAR sottolineava come le questioni in causa siano assai complesse, per cui «*necessitano dell'approfondimento tipico della sede di merito*» e non solo di una valutazione sommaria.

E sul «*merito*», per il collegio giudicante «*appare maggiormente meritevole di tutela l'esigenza di assicurare il pubblico servizio e, perciò, di portare celermente a compimento le procedure di affidamento avviate per le sub-concessioni delle aree di servizio, considerato che le attuali gestioni sono già state prorogate e scadranno il prossimo 31 dicembre*».

UP si rivolgeva allora al **Consiglio di Stato**, che però, nella seduta del 21 gennaio ha respinto la richiesta di sospensiva del decreto interministeriale: infatti, scrivono i Giudici nella propria ordinanza che «*Gli argomenti sviluppati in questa sede da parte appellante [clausola sociale; continuità gestionale] non inducono a ritenere presenti profili di danno grave e irreparabile in relazione alla procedura di gara per cui è causa*», rimanendo l'esame della questione di merito affidata alla udienza fissata al TAR Lazio per il prossimo 6 aprile.

Rigettata nella stessa data dal Consiglio di Stato anche la richiesta di sospensiva del decreto avanzata da **TOTALERG** fondata dalla contestazione dell'assegnazione di alcune aree di servizio.

«*Con tutte la cautele rispetto a quanto deciderà ad aprile il TAR sulle singole questioni di merito*» è il commento del Presidente Nazionale di **ANISA CONFCOMMERCIO**, **Stefano CANTARELLI**, «*sembra di capire che il decreto interministeriale andrà avanti per la sua strada, producendo gli effetti dei suoi contenuti e del piano di ristrutturazione. Non é passato finora il tentativo di scardinare il principio della "*continuità gestionale*" – ed un tanto è senz'altro positivo -, ma restano anche sull'altro piatto della bilancia tutte le carenze e le negatività che abbiamo da sempre segnalato sul provvedimento e che riepiloghiamo per la ennesima volta: nel provvedimento ministeriale si è inteso mettere una pietra tombale sul futuro, la continuità contrattuale – aspetto che è in ballo sin dagli accordi del 2002 – è stata bensì concessa, ma per l'ultima volta, con una pesante forzatura che ha voluto fare piazza pulita di qualunque possibile contrattazione tra le parti su questo principio e, peraltro, solo per la casistica delle aree che non saranno interessate dal processo di accorpamento. Senza contare che gli affidatari potranno "*sfilarsi*" dall'affidamento dopo soli cinque anni se i volumi di vendite dovessero ridursi, lasciando – senza che nulla sia previsto – letteralmente il gestore "*sulla strada*". Infine, la partita della ristrutturazione appare totalmente deludente, e per diverse ragioni: si aprono, infatti, aree di servizio in numero quasi eguale a quello delle aree che sono soggette a chiusura [circa il 5 % della rete, quando è noto che quasi due terzi della rete sono al di sotto della soglia di sostenibilità e giustificazione*

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

economica], si regala letteralmente alla ristorazione oltre un quarto della rete; si selfizza/ghostizza un buon sesto della rete [con la stupefacente denominazione di "implemento dei servizi"*] a tutto svantaggio della qualità dei servizi.*

E sull'altro aspetto opaco e pressappochista del provvedimento – quello degli indennizzi ai gestori delle aree che verranno chiuse, accorpate, "riservate" *alla ristorazione – di relativamente buono c'è almeno che si sta lavorando ad un complesso negoziato per una soluzione quanto meno decorosa al problema.*»



E sul fronte dei bandi di gara, dopo la proroga intervenuta il 17 dicembre 2015 ad opera del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico – un provvedimento su cui **CANTARELLI** ha espresso un giudizio netto [si veda **Figisc Anisa News** n. 40 del 20.12.2015]: «*La proroga dei bandi al 30 giugno 2016 non risolve certamente nessuno dei problemi sostanziali che il decreto interministeriale di agosto ha determinato o, proprio nel migliore dei casi, non ha neppure affrontato adeguatamente. Si tratta di una pura, semplice* "pezza" *burocratica che, anzitutto, consente ai Concessionari di fare con un po' più di tempo a disposizione i propri comodi nelle procedure di gara*» – è stato aggiornato il calendario della loro effettuazione e conclusione, che riguarda ben 293 assegnazioni, di cui 167 per i servizi *oil*, 60 per i servizi *non oil* ed altre 66 in gara unificata per entrambi i servizi.

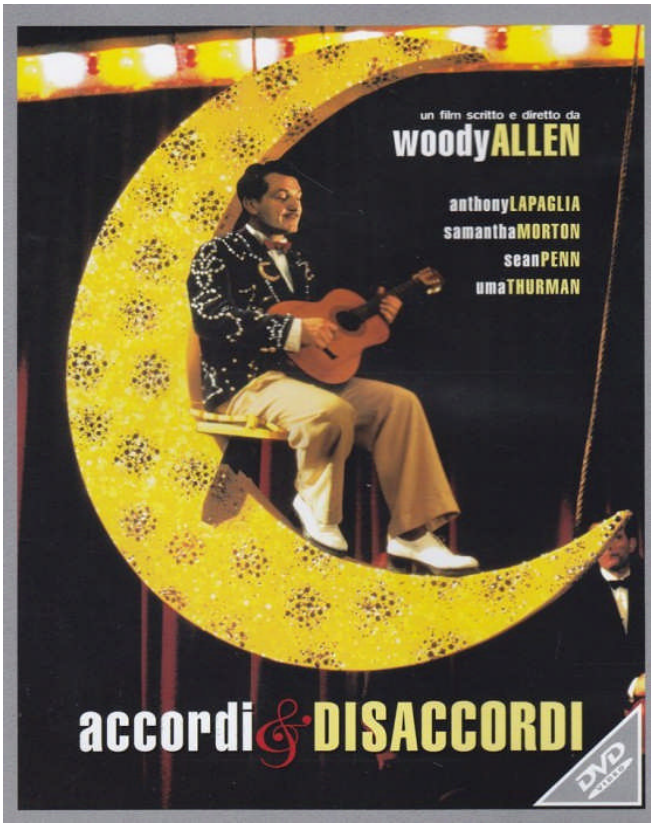
Per consultare e/o scaricare il nuovo calendario in formato pdf cliccare col *mouse* sul seguente titolo:

Calendario aggiornato gare bandi autostrade

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

ACCORDI & DISACCORDI: «RESURREZIONE» DEL SERVITO? ....& ALTRO

— 31 gennaio 2016



Nel presente articolo si commenta la notizia che è stata riportata più sopra in merito all'iniziativa di **ENI** [localizzata nel territorio o generalizzata, è cosa che si dovrà capire, visto che, al solito non è stata né concordata con, né anticipata prima alle Organizzazioni di Categoria] di prolungare l'orario di apertura degli impianti dietro corresponsione di uno sconto/margine maggiore sui quantitativi erogati nella sola modalità servito, e le opinioni qui espresse sono strettamente attribuibili solo a chi firma l'articolo.

Vi sono almeno due considerazioni da fare in merito: una di natura prettamente economica [che non va né sottovalutata, né snobbata rispetto alla seconda, perché comunque scopo e dovere di ognuno è realizzare un risultato economico che giustifichi risorse e tempo impegnato in un'attività], l'altra, invece, orientata al sistema dei «*diritti*», ossia, per dirla in termini meno ideologici, al sistema delle condizioni in cui si lavora, al loro mutamento ed alle conseguenze che ogni mutamento comporta per il singolo e per l'insieme della categoria cui si appartiene.
E poi ci sarà da dire anche qualcos'altro.

Sull'aspetto economico.
Di primo acchito, si nota subito che l'incentivo di margine verrebbe riconosciuto solo ed esclusivamente per gli erogati realizzati nelle sole ore in eccedenza rispetto all'attuale orario di apertura e solo ed esclusivamente effettuati nella modalità *servito*: l'Azienda, infatti, non ritiene di riconoscere alcunché sugli erogati in modalità *self* realizzati in quelle fasce orarie, perché tanto sarebbero stati comunque realizzati, secondo la sua visione, indipendentemente dalla presenza del gestore, glissando sul fatto che magari un piazzale «*popolato*» può esercitare, anche indipendentemente dalla modalità di servizio prescelta, una maggiore attrazione verso il consumatore che si muove nelle fasce orarie antecedenti o posteriori all'orario consueto.

Anche a fronte di un incentivo economico «*a fascia oraria*», il prolungamento dell'orario abituale comporta una riorganizzazione della risorsa umana dell'impianto [gestore, collaboratori familiari e/o dipendenti] che ha un riflesso complessivo su tutta la giornata lavorativa, e che può essere più flessibile magari per il gestore, più problematico e rigido per i collaboratori, per effetto delle normative vigenti in materia di lavoro dipendente.

La riorganizzazione del fattore umano nella struttura del lavoro ha senso quando si è in grado di mettere in piedi un nuovo ciclo maggiormente produttivo di risultati ed in cui possa esservi una proporzionalità accettabile tra i costi della riorganizzazione e della gestione del ciclo e gli aumenti di produttività e di marginalità ottenibili.
Nel caso che abbiamo di fronte, abbiamo da un lato la necessità di riorganizzare l'intero ciclo lavorativo e la risorsa umana solo per sostenere una protrazione dell'orario lavorativo, e dall'altro una potenzialità di ottenere solo risultati limitati in termini di produttività [aumento di erogati in determinate fasce orarie e solo per una modalità di servizio che è anche la più onerosa sotto l'aspetto della risorsa umana da impiegare] e solo risultati limitati in termini di marginalità [il maggiore sconto/margine solo in determinate fasce orarie e solo per una modalità di servizio].
In sintesi, si tratta di riorganizzare non più 10, ma 12/13 ore di

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

lavoro per tentare di realizzare risultati aggiuntivi solo su 2/3 ore di lavoro aggiuntive e per una platea di consumatori «*di nicchia*». Si tratta di una sproporzione di per se evidente senza neppure fare tutti questi ragionamenti.

Ma anche si facesse prevalere un ragionamento diverso – cioè di voler provare a vedere cosa succede rischiando del proprio – rimane il fatto che non si tratta di un punto di arrivo stabile; fattori diversi possono contribuire a destabilizzare presto tale scelta: un eventuale aumento dei prezzi deciso dalla compagnia per rifarsi dell'incentivo dato al gestore tale da frustrare l'*appeal* del cliente, le reazioni della concorrenza che possono o, a loro volta imitare, cioè protrarre l'orario di apertura, o agire sulla leva di prezzi più convenienti nell'orario normale per indurre il consumatore a privilegiare il buon prezzo rispetto all'orario di servizio anticipato o posticipato.

Il ragionamento dell'Azienda, invece, è in sintesi questo: ci sono consumatori che si spostano ad orari diversi da quelli soliti e che preferiscono il servito, ci serve attrarli estendendo il servizio nelle fasce orarie in cui essi si spostano. Compito del gestore è realizzare questo nostro scopo «*di nicchia*», e per farlo siamo disposti a riconoscergli un modesto incentivo [su risorse certe già accantonate: tanto il delta prezzo *servito* vs/ *self* è aumentato in un anno del 48 %] circoscritto alla nicchia [solo sul servito e solo su quelle ore in più]. Tutto il resto continuerà a funzionare come al solito. Come farlo? Sono rischi e cavoli del gestore.



Sull'aspetto dei diritti.
Intanto bisogna distinguere tra diritto e «*diritti*».
Perciò parliamo di diritto senza virgolette, quando ci riferiamo ad un aspetto di cui sarà bene fare chiarezza: diritto nel senso di normativa, legge, disposizioni, sugli orari di apertura degli impianti di distribuzione carburanti. Parliamo di «*diritti*» quando ci riferiamo al complesso delle questioni «*sindacali*» e contrattuali.

1. Il diritto.
Ci sono, e sono vigenti, le leggi regionali sugli orari [la materia è infatti delegata alle Regioni ed alle Province Autonome], e fissano orari indicativi e conservano, anche se non in maniera omogenea, indicazioni anche in materia di turni festivi. Con percorsi anche diversi, tuttavia, e di non indifferenti flessibilità [ad esempio, in Lombardia, la liberalizzazione del servizio notturno nel 2015].
Pur tuttavia, ricordiamo anche quale è l'orientamento di **Antitrust** in materia di orario dei distributori di carburante [ne abbiamo a suo tempo riferito su **Figisc Anisa News** n. 11 del 21 marzo 2015, per consultare l'articolo di quel numero e scaricarlo in formato pdf basta posizionarsi col *mouse* sul seguente titolo]

ANTITRUST_ GLI ORARI DEI DISTRIBUTORI NON ESISTONO !

Cosa dice, chiaro e tondo, l'Antitrust?

Dice che: «*…va tuttavia ricordato innanzitutto che il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modifiche in legge 24 marzo 2012, n. 27, ha inteso rimuovere le norme che "impediscono, limitano o condizionano l'offerta di prodotti e servizi al consumatore, nel tempo nello spazio o nelle modalità, ovvero alterano le condizioni di piena concorrenza fra gli operatori economici" (art. 1, comma 1, lettera b) fissando un termine entro il quale i Comuni, le Province, le Città metropolitane e le Regioni adeguano le relative normative (art. 1, comma 4).* ***Tale normativa è palesemente incompatibile con qualunque previsione volta a regolamentare gli orari di apertura di un esercizio commerciale quale deve essere considerato un impianto di distribuzione di carburanti***».

Questo è lo stato di fatto. O, meglio, anche se non è ancora lo stato di fatto, è lo stato di diritto, nel senso, per spiegarci meglio, che se un'azienda od anche un singolo operatore dovessero rivolgersi alla giustizia amministrativa [TAR] di fronte, ad esempio, ad un provvedimento di diniego da parte di un comune o una regione in materia di orari, troverebbero porte aperte e pronta soddisfazione, ma anche senza adire alla giustizia amministrativa basta che un funzionario pubblico decida di disapplicare le norme regionali in contrasto con l'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 27/2012.
È cosa gravissima, e che può senz'altro spiacere, ma andava comunque ri-precisata.

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



2. I «*diritti*».
Su questo aspetto, a rischio di sembrare eccessivamente «*laici*», non vorremmo ritornare a fare discorsi sulle «*conquiste*» storiche della categoria anche in materia di orari, di cui abbiamo il massimo rispetto [chi scrive riuscì ad inserire nel 1990 nella legislazione della regione in cui vive la terza settimana di ferie per i gestori, quando tutta la disciplina nazionale e regionale ne prevedeva solo due], ma: a) intanto tutto è cambiato in questo settore, e ben altre e più fondamentali sono le «*conquiste*» infrante e svanite; b) la questione degli orari non è cosa separata da ideologizzare, ma è parte integrante di una attività – il gestore – sulla quale interrogarsi, non solo sugli orari, ma proprio sulla sua validità, autonomia e sostenibilità.

Rispetto alla questione orari-iniziativa ENI è chiaro che vi sono tre cose di cui tenere conto: a) domattina la concorrenza chiederà ai gestori degli altri marchi di fare la stessa cosa, b) dopodomani si farà piazza pulita di ogni residuo di un regime di orari; c) se la «*fine degli orari*» è già un fatto attuale per il diritto amministrativo [come si è spiegato sopra] non è ancora prassi nei fatti, sopravvive come in sospensione nei rapporti tra gestori e compagnie, e, soprattutto, non è mai stata codificata negli schemi contrattuali né negli accordi con le aziende petrolifere e rischia di realizzarsi senza alcuna negoziazione né remunerazione di sorta.
Cose tutte su cui i professionisti degli accordi e dei diritti hanno da pensare.

L'altra considerazione sui «*diritti*» è che la sostenibilità di un'attività imprenditoriale, per piccola che sia e marginale, si valuta ad orario solo in riferimento ad una profittabilità proporzionale alle risorse ed al tempo impiegato per conseguire un risultato, e ciò comunque in un quadro di fattori determinanti: almeno una minima autonomia, un valore della professionalità, un rischio ed una gratificazione.
Questi sono i veri e fondamentali «*diritti*» di un'attività che si è scelto di intraprendere, né si può pensare di barattare come un «*diritto*» – almeno se si è scelto di non essere un dipendente statale o si è dovuto scegliere così – un orario di lavoro stabile in cambio dei «*diritti*» veri di cui si è privati, autonomia, valore della professionalità, rischio e gratificazione economica e morale, ossia i diritti di una minima libertà economica.

Come si è già detto da queste stesse colonne, ma giova ripeterlo, in questo mestiere, almeno come è stato finora fissato nelle regole di fatto e diritto, «*…possiamo dire che le compagnie petrolifere hanno dunque almeno quattro "*autonomie*" sostanziali: 1) il prezzo di cessione al "*mercato*" complessivo [ossia, si riservano la libertà di rifornire altri operatori della rete a prezzi di cessione che rendono impraticabile ed impossibile qualsivoglia competizione da parte del gestore sul piano del prezzo al pubblico], 2) il prezzo di cessione al gestore di marchio, 3) il prezzo consigliato al gestore e 4) il prezzo massimo del gestore, ossia almeno il 99 % del prezzo finale, mentre tutta l'"*autonomia*" del gestore sulla fissazione del prezzo vale circa un 1,00 % [uno] del prezzo finale nella modalità* servito*, valore che si dimezza allo 0,50 % nella modalità* self».
Possiamo aggiungere che, con l'iniziativa ENI viene ora conferita, al gestore una seconda «*autonomia*», quella di aumentare, a sua scelta e ad esclusivo suo costo e rischio, l'orario di lavoro per imbarcarsi in operazioni «*di nicchia*» scelte da altri, in un contesto in cui gli sono preclusi tutti glii «*diritti*» economici autentici.

…& Altro.
Guardando in generale, siamo forse alla insperata «*resurrezione*» del servito?
Che la ragguardevole differenza di marginalità tra le due modalità sia il movente per le aziende a spingere sulla modalità per esse più remunerativa è fin troppo ovvio, specie in un periodo di prezzi calanti, dovuti al crollo del greggio e dei lavorati. Vi può essere anche una reviviscenza di tale modalità, ma non certo con caratteri di stabilità. specie in un contesto in cui il divario dei prezzi tra le due modalità continua – tranne che nelle «*pompe bianche*» – a crescere senza alcuna giustificazione rispetto al diverso livello di servizio offerto in contraccambio. E che questo non sia comunque né scontato né facile, semmai, la stessa operazione di nicchia tentata da ENI lo evidenzia.

Sta di fatto che in pochi anni le scelte commerciali delle aziende hanno fatto straordinarie piroette: dal *self* all'*iperself* spinto sino all'eccesso degli *scontoni* estivi, sino alla sublimazione del *self* nel *ghost* e, infine, un ritorno di attenzione, anche se non univoco, al *servito*, il tutto stressando non poco il consumatore e, soprattutto, spremendo e mandando

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

a gambe all'aria i propri gestori. E dietro questi parossismi sono cambiate le norme del settore: reiterate liberalizzazioni formali, interventi a gamba tesa dell'Antitrust, procedure di infrazione europee, obbligatorietà del *self*, libertà al *ghost*, fine degli orari, mentre trasversalmente a questi anni di passione aumentavano le accise sui carburanti.



high contrast photo of old wall clock

A parte le furberie della politica, che ha cercato di gabbare tutti facendo credere che il problema dei prezzi dei carburanti fosse solo un problema di mercato ingessato e non già di abuso della pressione fiscale, tutte le acrobazie ed i salti mortali delle aziende petrolifere sono solo lo specchio di una sorta di «*schizofrenia*» e mancanza di strategie? Troppo semplice e consolatorio ridurle ad un problema da psicananalisti, la verità è che questo è diventato il mercato e queste turbolenze sono e saranno un connotato stabile.

E questo rimanda al solito problema.

E questa parte riguarda la rappresentanza dei gestori.

In questa situazione del mercato – che non è di oggi – ci si mette due/tre anni a fare un accordo di colore, generalmente quando lo si firma, infine, sono già cambiate le condizioni di mercato e le strategie commerciali dell'azienda con cui si sta trattando, quando si comincia ad applicare l'accordo le cose sono cambiate ancora, ed infine si comincia a riscontrare, con meraviglia e rammarico, che le condizioni sono lontanissime [anche nel tempo, ormai] da quelle con cui si era cominciato, con tanta buona volontà e con tanta fatica, a trattare. Ci si è messo anni per misurare e codificare situazioni che nel mercato, nella rete – insomma nella realtà -, cambiano in pochi mesi o pochi giorni.

Per non parlare dell'impianto normativo che regola questo settore e segnatamente quello dei rapporti tra i gestori e le compagnie: sostanzialmente immutato, anche se solo formalmente applicato [e sempre più eluso] da 45 anni, come se la situazione di questi anni potesse ancora riflettersi in quello che era stato pensato allora e potesse fornire le medesime tutele; e se qualcosa di innovativo pure é stato scritto nelle norme più recenti per svecchiare i contratti, quel qualcosa é rimasto sterile ed intentato, non ha prodotto nulla, mentre paradossalmente nella realtà vera – non in quella perfetta ed astratta rappresentata nei «*sacri codici*» – hanno preso piede le più avvilenti forme di dipendenza economica.

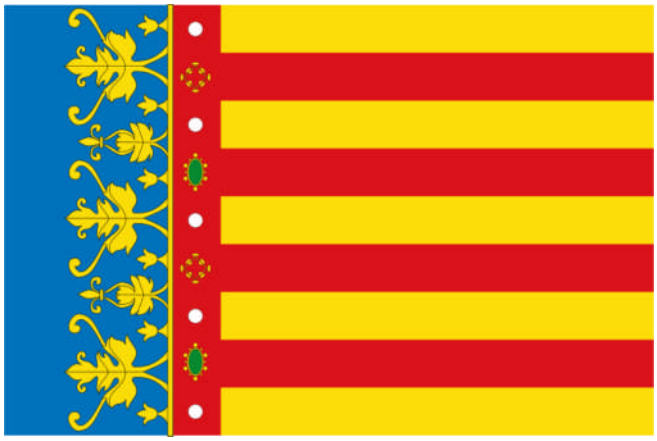
Ecco. Finché non si cambia passo su tutto questo – ormai si è ripetuto fino alla noia! – ci si dovrà ancora «*meravigliare*», ieri del parabrezza da lavare, oggi del servito extraorario, come fossero cose del tutto impreviste che mai e poi mai neppure avremmo potuto immaginare……..

[G.M.]

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

SPAGNA: IL NO-GHOST DI VALENCIA

— 31 gennaio 2016



Riprendiamo da **QUOTIDIANO ENERGIA** una notizia che riguarda la rete distributiva dei carburanti in Spagna: uno dei consigli regionali del Paese iberico mette al bando le pompe ‚*ghost:*

<<La Regione spagnola di Valencia ha vietato le stazioni di servizio senza personale. In base alla legge di bilancio 2016 della Comunidad Valenciana, infatti, dal 1° gennaio 2016 tutti i punti vendita dovranno essere operati nelle ore diurne da almeno un addetto. L'obiettivo del provvedimento è mantenere l'occupazione, garantire la sicurezza degli automobilisti e mettere al riparo gli utenti disabili dal rapido sviluppo delle stazioni di servizio "ghost".

Il presidente della Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (Ceees), Javier Bru, ha spiegato che le nuove norme vietano di fatto le stazioni di servizio self-service*, poiché nella Comunidad Valenciana l'orario diurno va, a seconda della stagione, dalle 6-7 alle 22-23>>.*

CADENA SER [l'importante catena di tutte le emittenti aderenti alla Società Spagnola di Radiodiffusione], riporta a sua volta che *<<il Consiglio regionale della Comunità Valenciana ha introdotto modifiche legislative al fine di proibire i distributori* self-service *non presidiati, ponendo in tal modo fine al* trend «low cost» *nella distribuzione dei carburanti. Dal gennaio di quest'anno, ogni distributore di carburante nel territorio della Comunità dovrà avere durante le ore diurne almeno un operatore che presidi l'area in caso di incidenti o per aiutare i disabili a rifornirsi. L'iniziativa del consiglio regionale della Comunità rappresenta un duro colpo ai distributori* «low cost» *divenuti sempre più popolari nel paese sin dagli esordi della crisi economica nel 2008.*

Tali distributori riducono i costi eliminando personale e installando casse automatiche a fianco della pompa self-service.

Con il nuovo regolamento, almeno un operatore dovrà essere presente in ciascun distributore nelle ore diurne, ovverosia dalle 06 alle 22 o dalle 07 alle 23 [l'orario esatto deve ancora essere stabilito]. I distributori «low cost» che non si adegueranno alle nuove regole rischiano di incorrere in sanzioni amministrative da 3.000 a 15.000 euro.

La Comunità Valenciana, che ha una popolazione di circa 5 milioni di abitanti al momento conta circa un centinaio di distributori ghost>>.



Tutti sappiamo a che punto è la cosa in Italia.
Ad inizio 2012 il Governo Monti varava la famosa legge sulle liberalizzazioni, introducendo gli impianti *ghost* che avrebbero dovuto favorire un prezzo conveniente.

Lo stesso Governo che due mesi prima aveva aumentato le accise sui carburanti del 20,5 %.

Il *ghost* venne liberalizzato dapprima nelle aree non abitate con la legge 27/2012 [Articolo 18 – Liberalizzazione degli impianti completamente automatizzati fuori dei centri abitati – 1. Al comma 7 dell'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo la parola «*dipendenti*» sono aggiunte le parole «*o collaboratori*» e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «*Nel rispetto delle norme di circolazione stradale, presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti posti al di fuori*

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

dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali, non possono essere posti vincoli o limitazioni all'utilizzo continuativo, anche senza assistenza, delle apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.»].
Come sempre – su sollecitazione di operatori assolutamente «*indigeni*» della distribuzione carburanti – l'**Unione Europea** [famosa per risolvere con solerzia e autoritarismo i problemi fasulli e lasciar marcire con irresolutezza e rassegnazione le grandi questioni] ci mise dentro le mani.

Così la legge nazionale comunitaria 161/2014 ne ha estesa la liberalizzazione ovunque [Articolo 23 – Stazioni di distribuzione dei carburanti ubicate nelle aree urbane. Caso EUPILOT 4734/13/ MARK – 1. All'articolo 28, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, le parole: «*posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali*» sono sostituite dalle seguenti: «*, ovunque siano ubicati*»].

Ora la Comunità Autonoma Valenciana dimostra – con fondate ragioni – di avere assai più buon senso di quanto non ne abbia dimostrato sulla questione lo Stato Italiano, per non parlare poi dell'intera plétora dei burocrati di Eurolandia.

Che assai probabilmente non mancheranno, questi ultimi citati, di perdere l'occasione per mettere sotto accusa la decisione degli spagnoli.

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

PARTITA IN FRIULI VENEZIA GIULIA PETIZIONE SUI CONTRIBUTI CARBURANTI

— 31 gennaio 2016



CONFCOMMERCIO FIGISC del Friuli Venezia Giulia, patrocinata da **UNIONCAMERE REGIONALE**, lancia una petizione popolare a difesa del sistema di contribuzione sull'acquisto di carburanti in regione. Una misura la cui abolizione comporterebbe gravissimi danni.

Le conseguenze di una battuta d'arresto in sede comunitaria [la Commissione dell'**UNIONE EUROPEA** ha chiesto formalmente di modificare la normativa che consente ai residenti di acquistare benzina e gasolio a prezzi assistiti da contributo] riguarderebbero aspetti sociali, occupazionali, tributari e ambientali.

il danno per le famiglie

La **FIGISC** valuta una media tra 100 e 300 euro in meno all'anno per ciascuna delle oltre 550mila famiglie della regione nel caso di abrogazione di una legge che va a sostegno della spesa di una mobilità che non rappresenta né un lusso né un privilegio, ma una necessità.

chiusure, minor gettito e inquinamento

E ancora ci sarebbero: 1) meno lavoro [200 le chiusure previste in regione] per le microimprese della distribuzione carburanti, con conseguente perdita del relativo posto di lavoro e creazione di altre centinaia di disoccupati; 2) meno gettito [l'Associazione stima 200 milioni di euro di minori imposte, di cui 35 per la Regione] per la perdita di accise e Iva derivante dal rifornimento di benzina e gasolio oltre confine da parte dei residenti; infine, 3) maggiore inquinamento [30mila tonnellate in più di anidride carbonica] per le maggiori percorrenze effettuate dagli automobilisti della regione Friuli Venezia Giulia per raggiungere le pompe oltre confine.

La raccolta delle firme cartacee è partita il giorno 27 gennaio presso tutti quanti i distributori carburanti delle quattro province [Gorizia, Pordenone, Trieste ed Udine], mentre è possibile aderire all'iniziativa sia attraverso i siti istituzionali:

http://www.confcommercio.udine.it/news-dettaglio/salviamo-lo-sconto-benzina-in-friuli-venezia-giulia/identificatore/2516

http://figisc.confcommercio.udine.it/



od anche sottoscrivendo sul *web* posizionandosi direttamente al seguente indirizzo:

https://www.change.org/p/regione-fvg-salviamo-lo-sconto-benzina-in-friuli-venezia-giulia

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

I BENZACARTELLONI IN AUTOSTRADA FANNO RISPARMIARE?!

— 31 gennaio 2016



Leggiamo e riproduciamo parte [**per g.c.**] di un articolo pubblicato su **STAFFETTA** venerdì 29 gennaio sotto il titolo «*Benzacartelloni risparmi per 15 mln*», aggiungendovi un nostro commento.

<<15 milioni di euro all'anno. A tanto ammonta il risparmio consentito agli utenti delle autostrade italiane dal sistema di segnalazione obbligatoria dei prezzi introdotto nel 2007. All'effetto positivo dei cartelli elettronici che anticipano i prezzi di benzina e diesel delle quattro stazioni di servizio successive>> – spiegano al Dipartimento di Marketing dell'Università Bocconi in abbinamento con la Booth School of Business dell'Università di Chicago in un lavoro dal titolo «*Price Transparency and Retail Prices: Evidence from Fuel Price Signs in the Italian Motorway*» – *<<contribuisce più il comportamento delle stazioni di servizio che non la capacità dei consumatori di utilizzare efficacemente l'informazione.*
Quando i prezzi sono segnalati il prezzo medio del carburante diminuisce di 1 €/cent al litro, che moltiplicato per il totale dei rifornimento autostradali, porta alla cifra di 15 mln/€, un ammontare che può apparire poco rilevante, ma rappresenta comunque circa il 20% dei margini delle stazioni di servizio.
Gli autori hanno osservato l'effetto della trasparenza sul prezzo sfruttando la gradualità con cui i cartelli elettronici sono stati introdotti; in questo modo hanno diviso le stazioni di servizio in due gruppi [coinvolti e non coinvolti] e comparato la differenza tra i loro comportamenti sia prima che dopo l'introduzione della politica di trasparenza.
Solo metà della riduzione totale del prezzo di ciascuna stazione – ne è risultato – è dovuta alla presenza di un cartello che lo comunica; l'altra metà è attribuibile alla presenza di cartelli che, segnalando i prezzi delle altre stazioni, inducono una maggiore concorrenza di mercato. Il cartello segnaletico inoltre, sembra avere una dimensione strettamente locale, con effetti visibili sulle prime due stazioni ma non sulla terza e la quarta.
Più cartelli dunque – suggeriscono gli autori – si tradurrebbero in un effetto maggiore sul risparmio dei consumatori. Questa politica di trasparenza, concludono gli autori, evidenzia un buon ritorno economico [a fronte di un'implementazione costata circa 2 mln/€] mostrando come la sua estensione, come l'adozione di analoghe politiche in altri settori, potrebbero essere efficaci nell'aumentare la concorrenza e ridurre i prezzi>>.

Questa «*notizia*» – e non stiamo certo, sia chiaro, polemizzando con **STAFFETTA** che ce ne ha dato conoscenza – non ci dice ovviamente nulla di nuovo rispetto a concorrenza e prezzi [non è che un'applicazione «*accademica*» di princìpi economici noti ad un caso di scuola preso, sempre in stile accademico, dalla realtà], anche se forse è interessante – se non altro sotto l'aspetto «*sociologico*» della categoria – quel passaggio che sottolinea che, più che ai consumatori, questa marginale diminuzione del prezzo è un comportamento, diciamo così?, preventivo delle stazioni di servizio, indotto dalla consapevolezza che c'è una pubblicità del prezzo altrui e del proprio che determina un confronto cui il consumatore può più o meno essere sensibile.

Potrebbe essere, però, che questa ricerca accademica possa essere utilizzata per **suonare il piffero sulla lungimiranza delle politiche pubbliche della pubblicità obbligatoria dei prezzi che hanno creato un beneficio al consumatore**. Può darsi che una simile regola valga in un mercato «*perfetto*», ma quando si parla dei prezzi dei carburanti in generale, e se ne parla in autostrada in particolare, abbiamo a che fare con un mercato assolutamente «*imperfetto*».

Intanto abbiamo a che fare con una merce il cui valore è determinato in parte maggioritaria dall'intervento dello Stato [dal 2007 al 2015 in media il 60 %], che lo grava di un altissimo prelievo fiscale, in parte non trascurabile [dal 2007 al 2015 in media il 30 %] dai mercati internazionali della materia prima e dei prodotti derivati per autotrazione: un eventuale mercato «*perfetto*» si può esercitare, quindi, solo sul 10 % del prezzo totale di questa merce.

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

Ad un tanto si aggiunga che su questa merce – ma anche sui servizi in genere offerti sulla rete autostradale – grava il peso di una rendita [precisamente rappresentata dalle *royalties* percepite da concessionari privati di una infrastruttura pubblica] che quasi equivale da sola alla buona metà del margine lordo realizzabile dall'assegnatario del servizio di distribuzione, fattore rilevante che fa, ovviamente, o lievitare nella stessa proporzione il prezzo finale nel segmento di rete o che viene «*splittato*» su tutti i segmenti di rete.
Infine, si aggiunga ancora che il prezzo finale – se non negli angusti limiti di 1 €/cent al litro che costituiscono tutta l'autonomia massima del compratore/venditore ultimo della merce [gestore], che esso può o realizzare/applicare o al quale può/deve rinunciare se lo realizzava in precedenza e che, guarda caso, corrisponde alla variazione osservata dai ricercatori della Bocconi e di Chicago – è fissato da solidi paletti intermedi: in comune tra rete ordinaria ed autostradale, un obbligo contrattuale di subire un prezzo di cessione prefissato, quello di praticare un prezzo di rivendita «*consigliato*» che non può peraltro sforare un prezzo «*massimo*» di rivendita.

E può, inoltre, accadere – come abbiamo evidenziato su **Figisc Anisa News** n. 1 del 25.01.2016 – che uno stesso prodotto sia fatturato da una delle primarie compagnie petrolifere ad un prezzo di cessione differente di ben 24,6 €/cent al litro tra un impianto della rete ordinaria [forse in gestione diretta] ed un impianto della rete autostradale [affidato ad un gestore].



Tiriamo una mano di conti: il consumatore in Italia già paga in più rispetto alla media dell'Unione Europea circa 22 €/cent di imposte, poi, se va in autostrada, i prezzi sono superiori di altri 10 €/cent al litro a cagione dei sovramargini applicati dalle petrolifere per rifarsi di una parte delle *royalties* che assegna ai concessionari delle tratte autostradali. In tutto fa 32 €/cent al litro.

Tutti questo i «*provvidenziali*» benzacartelloni dei Governi e dei Parlamenti, al consumatore non lo dicono.
Però forse avrebbero fatto risparmiare al consumatore un *quid* come un trentaduesimo di questa differenza, ossia il fatidico unico €/cent al litro, uno, su trentadue in più.
E invece non è vero affatto: quel misero €/cent è una operazione virtuosa del gestore che ha rinunciato all'unico proprio margine di autonomia sul prezzo.
Paura della concorrenza? Ma non è vero neppure questo.
La verità è che ogni litro marginale diventa buono in un comparto in cui si è perso, sempre dal 2007 al 2015, il 58 % degli erogati. Ecco la spiegazione.

In conclusione: niente «*accademia*», possibilmente su esempi di mercati straordinariamente imperfetti, ma, soprattutto, nessuno abbia eventualemnte il coraggio di venirci a dire che l'invenzione, coatta, dei benzacartelloni, nata da una «*politica*» più furba che accademica [come ogni volta che si parla di prezzi], possa avere giovato in qualsivoglia modo al consumatore.

[G.M.]