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

FIGISC ANISA NEWS N. 13/2015 09.04.2015

INTERVISTA DI MAURIZIO MICHELI A CHECK UP PREZZI



Intanto la ristrutturazione la fanno i prezzi: laddove i competitori sulla rete possono godere di condizioni a monte (il prezzo di cessione) del tutto sproporzionate tra le parti, è chiaro che i volumi vanno ad esclusivo danni dei gestori che sugli impianti scontano prezzi che impediscono a monte una competizione credibile, con una progressiva erosione delle vendite ed il loro travaso nella rete che si approvvigiona sul circuito extrarete. L'interesse pubblico (cioè del Governo) al tema è passato di moda quando i fondamentali internazionali (prezzi del greggio e dei prodotti finiti) hanno fatto abbassare i prezzi alla pompa ed hanno perfino offuscato la pesante realtà delle imposte nazionali sui carburanti che sono da anni stabilmente superiori di 23-24 cent/litro alla media di Eurolandia.

IN QUESTO NUMERO

VERTENZA TAMOIL: SIT-IN DI PROTESTA A MILANO IL 15 APRILE

Come preannunciato dall'ordine del giorno dei Comitati di colore unitari [si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 11 del 21…

VERTENZA AUTOSTRADE: INCONTRO AL MISE PER IL 14 APRILE

Sulla «vertenza autostrade», dopo l'incontro dello scorso 31 marzo – avvenuto a chiusura degli impianti in corso – è in…

FIGISC ANISA NEWS N. 13/2015

SOMMARIO

INTERVISTA DI MAURIZIO MICHELI A CHECK UP PREZZI
9 aprile 2015

VERTENZA TAMOIL: SIT-IN DI PROTESTA A MILANO IL 15 APRILE
9 aprile 2015

VERTENZA AUTOSTRADE: INCONTRO AL MISE PER IL 14 APRILE
9 aprile 2015

CIRCOLARE SUL 2° VERSAMENTO FONDO INDENNIZZI
9 aprile 2015

CARBURANTI, LA PIAGA DELL'ILLEGALITÀ: DENUNCIA ASSOPETROLI
9 aprile 2015

POMPE BIANCHE: NON SOLO IN ITALIA, I NUMERI SPAGNOLI
9 aprile 2015

PREZZI 26 MARZO – 08 APRILE: NO-LOGO FINO A -21 SERVITO E -10 SELF
9 aprile 2015

Scarica

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

INTERVISTA DI MAURIZIO MICHELI A CHECK UP PREZZI

— 9 aprile 2015



Pubblichiamo [per g.c.] l'intervista rilasciata nei giorni scorsi dal Presidente Nazionale della **FIGISC CONFCOMMERCIO**, **Maurizio MICHELI**, *al quotidiano online* **CHECK UP PREZZI**

[www.checkupprezzi.it]

«3 DOMANDE A».

RISTRUTTURAZIONE BLOCCATA DA VETI CONTRAPPOSTI
E il decreto bonifiche è solo un «*palliativo*».
Autostrade: 3 nodi.
A colloquio con il presidente **FIGISC**, **MAURIZIO MICHELI**
9 aprile 2015 – di **ELENA VERONELLI**

La salvaguardia dei contratti in essere tra compagnie e gestori, la discriminazione dei prezzi tra aree di servizio dello stesso marchio, la ristrutturazione, le *royalty* e la *ghostizzazione*. A pochi giorni dal nuovo sciopero dei gestori autostradali, il presidente della **FIGISC**, **Maurizio MICHELI**, illustra nel dettaglio i punti critici dell'annosa vertenza sulle autostrade. E ancora, il nodo della ristrutturazione, «*dove il gioco degli interessi e dei veti contrapposti rischia di essere a somma zero ed il tema rischia di essere del tutto superato dal mercato*». E non sarà particolarmente di aiuto il recente decreto sulle bonifiche, che, sì, «*potrà dare una mano sul piano della facilità ed economicità degli interventi*», ma «*in fin dei conti è ancora un palliativo rispetto alla complessità del tema da affrontare*».

Di seguito le risposte di Micheli alle domande della rubrica di **CHECK-UP PREZZI NEWS**, «***3 DOMANDE A***».

D. *La settimana scorsa si sono svolti i tavoli sulla* «vertenza autostrade» *al ministero dello Sviluppo e a quello dei Trasporti. Tuttavia nessun passo avanti.*

Dove cade la trattativa? Intanto, le concessionarie autostradali hanno presentato i piani di ristrutturazione delle stazioni? Il termine era il 15 febbraio…

R. Il giudizio su questa lunga vertenza (è aperta dalla primavera del 2012, con momenti di fibrillazione e purtroppo lunghe ed improduttive fasi di stasi) sarebbe più appropriato chiederlo alla **ANISA**, che è l'associazione autonoma che all'interno di **Confcommercio** raggruppa i gestori delle aree di servizio autostradali. Gli incontri al MIT ed al MISE si sono rivelati esclusivamente interlocutori e, a parte la riapertura di un tavolo al Mise – che non era mai stato formalmente chiuso, ma di fatto era bloccato da tempo -, nessun punto fermo è stato messo.

I nodi della vertenza sono sostanzialmente tre: la salvaguardia dei contratti in essere tra affidatari dei servizi (le compagnie) ed i gestori; la discriminazione dei prezzi tra aree di servizio dello stesso marchio; la ristrutturazione.

Sul primo di questi punti, nulla dice l'atto di indirizzo emanato dai Ministeri, ragione questa di assoluto allarme per la categoria, che vede messa a forte rischio la permanenza sugli impianti.

Sul secondo non si è neppure cominciato a parlare: la condotta delle compagnie è del tutto elusiva sia sul tema specifico che sul rinnovo degli accordi economici.

Sul terzo punto, la ristrutturazione, la situazione è che circa una metà delle aree di servizio non raggiunge più un equilibrio tra costi del servizio e margini delle vendite (falcidiate di oltre il 50 % in pochi anni); a fronte di ciò l'atto di indirizzo Mit-Mise da il via libera al ghost sia per i servizi oil che per quelli non oil.

Ed è per tutti questi motivi che la categoria ha reiterato lo sciopero contro un provvedimento che è negativo praticamente

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

sotto quasi tutti i punti di vista.

Nella questione si inserisce poi l'annosa questione delle *royalties* che premiano solo i Concessionari, gli unici che guadagnano in un comparto che è nella crisi più nera.

D. *Il tavolo sulla ristrutturazione della rete non ha ancora messo a punto un testo condiviso. A rallentare, la «*fronda*» in Assopetroli e le divergenze tra gestori, retisti e Unione Petrolifera. Quali sono i punti sui quali non si trova una convergenza? Arriverà una sintesi entro metà aprile?*

R. Se non si riesce a fare ristrutturazione in autostrada, dove la questione sarebbe più lineare, molto più complesso è fare qualcosa che gli somigli in rete ordinaria, dove il gioco degli interessi e dei veti contrapposti rischia di essere a somma zero e la questione rischia di essere del tutto superata dal mercato.

Intanto la ristrutturazione la fanno i prezzi: laddove i competitori sulla rete possono godere di condizioni a monte (il prezzo di cessione) del tutto sproporzionate tra le parti, è chiaro che i volumi vanno ad esclusivo danni dei gestori che sugli impianti scontano prezzi che impediscono a monte una competizione credibile, con una progressiva erosione delle vendite ed il loro travaso nella rete che si approvvigiona sul circuito extrarete.

L'interesse pubblico (cioè del Governo) al tema è passato di moda quando i fondamentali internazionali (prezzi del greggio e dei prodotti finiti) hanno fatto abbassare i prezzi alla pompa ed hanno perfino offuscato la pesante realtà delle imposte nazionali sui carburanti che sono da anni stabilmente superiori di 23-24 cent/litro alla media di Eurolandia.

Nel settore vi sono poi le posizioni contrastanti di chi vorrebbe la ristrutturazione – l'industria petrolifera – perché, per sua precisa responsabilità, perde quote importanti di mercato sulla rete e fa volumi in extrarete; di chi non la vuole affatto e la affida interamente al mercato – gli indipendenti piuttosto che la GDO – perché si propone per antonomasia come efficiente ed innovativo e non vuole soprattutto pagare la ristrutturazione altrui; di chi, infine – una parte di Assopetroli – non condivide che si cambino le regole sulle incompatibilità in corso di partita. Anche su questo non vi è chiarezza, peraltro: la discussione su incompatibilità aggiuntive rispetto a quelle del vecchio decreto Marzano è una via tortuosa per spostare l'attenzione dal concetto di incompatibilità a quello di inefficienza, il tutto complicato dal nodo della non praticabilità a causa del «*guardiano*» Antitrust di una moratoria su nuove aperture.

Dal canto, loro i gestori pongono la questione della ristrutturazione per diverse ragioni: per un indirizzo contrario alla *ghostizzazione* progressiva, per garanzia sugli ammortizzatori alla fuoruscita dal settore, perché giocoforza si devono ricercare elementi di scambio e di convergenze possibili con il settore sul piano più ampio degli accordi e della contrattualità.

Una situazione, in sintesi, estremamente complicata su un argomento che è già sin troppo datato e che più si allunga e più rischia di essere fuori tempo massimo.

D. *Intanto è stato approvato il provvedimento per semplificare le bonifiche dei punti vendita carburanti. Sarà finalmente più facile (e più economico) chiudere gli impianti obsoleti e modernizzare la rete?*

R. Certo la soluzione «*semplificata*» (ma bisognerà vedere come verrà declinata davvero nel concreto operativo e burocratico) offerta dal decreto, potrà dare una mano sul piano della facilità ed economicità degli interventi, specie se si pensa che l'incertezza dei costi e delle procedure ha costituito un forte deterrente a mettere mano alle chiusure. Ma questo è in fin dei conti ancora un palliativo rispetto alla complessità del tema da affrontare.

Oltre alla divergenza delle posizioni tra gli attori del settore, la questione è che dimagrire la rete non è operazione senza costi di sistema – specifici, ma anche «*sociali*» – per il comparto, per di più nel bel mezzo di una prolungata fase di marginalità penalizzanti, costi che i più non intendono sostenere per liberarsi della zavorra altrui.

A parte ciò, rimangono come macigni neppure minimamente scalfiti i nodi di fondo:

- basta chiudere punti vendita per recuperare competitività e marginalità?

- basta chiudere servizi per automatizzare integralmente?

- basta chiudere senza risolvere l'anomalia del doppio canale del prezzo rete-extrarete?

Che la modernizzazione della rete davvero si risolva solo in un problema di bonifiche non saremo noi a crederlo.

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



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

VERTENZA TAMOIL: SIT-IN DI PROTESTA A MILANO IL 15 APRILE

— 9 aprile 2015

Come preannunciato dall'ordine del giorno dei Comitati di colore unitari [si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 11 del 21 marzo 2015], **la mobilitazione dei Gestori TAMOIL comincerà con una manifestazione di protesta che avrà luogo**

MERCOLEDÌ 15 APRILE 2015
A MILANO, VIA ANDREA COSTA
SOTTO LA SEDE TAMOIL ITALIA
DALLE ORE 11:00 ALLE ORE 13:00

Di seguito il testo del volantino che verrà diffuso durante la manifestazione:

SIT-IN DEI GESTORI TAMOIL

I gestori TAMOIL protestano contro l'arroganza della compagnia che si rifiuta di rinnovare l'Accordo economico e normativo sia su rete ordinaria che autostradale.
FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA hanno proclamato lo stato di agitazione sugli impianti a marchio e chiesta l'apertura della vertenza collettiva (D. Lgs 32/98) al Ministero dello sviluppo economico.
Avviata la denuncia per condotta anti sindacale.

I gestori Tamoil protestano contro il mancato avvio del tavolo negoziale per il rinnovo dell'Accordo economico normativo con la compagnia che da tre anni si sottrae deliberatamente al confronto sindacale, come impongono le leggi dello Stato (D. Lgs 32/98, e dalle leggi 57/2001 e 27/2012) e denunciano contratti scaduti dal 2006, la pratica illegale della contrattazione *one to one*, l'abuso di posizione dominante, le condizioni di abbandono e mancata manutenzione degli impianti, il ricorso a prezzi discriminatori e non competitivi.

I sindacati di categoria impegnati a garantire il lavoro e la dignità ai 1000 gestori a marchio e ai loro 2000 dipendenti, tra rete autostradale e rete ordinaria.

Le Associazioni dei gestori chiedono al Ministero dello Sviluppo Economico l'avvio della vertenza collettiva – ai sensi dell'art 6 del D. Lgs 32/98, come richiesto da FAIB FEGICA e FIGISC/ANISA – per il ristabilimento delle regole di settore e del quadro normativo stabilito dalle leggi dello stato.

Sia punita l'illegalità!
I legali delle Federazioni pronti a portare la compagnia in Tribunale.

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

VERTENZA AUTOSTRADE: INCONTRO AL MISE PER IL 14 APRILE

— 9 aprile 2015



Sulla «vertenza autostrade», dopo l'incontro dello scorso 31 marzo – avvenuto a chiusura degli impianti in corso – è in programma una nuova riunione al Ministero dello sviluppo economico, che dovrebbe tenersi martedì 14 aprile. Sui nodi aperti della vertenza abbiamo chiesto una valutazione del Presidente Nazionale **ANISA CONFCOMMERCIO**, **Stefano CANTARELLI**.

Redazione: *In questo stesso numero di* **FIGISC ANISA NEWS** *della vertenza autostrade parla anche il Presidente Nazionale* **FIGISC**, **Maurizio MICHELI**. *Con quali aspettative si va al tavolo del Ministero previsto per la prossima settimana?*

Cantarelli: C'è una vertenza datata che si trascina senza soluzioni – e persino con colpi di scena negativi (basti pensare ai due atti di indirizzo che si sono succeduti prima col Ministro Passera e poi con i Ministri Lupi e Guidi) – sin dal 2012 in un contesto di progressiva degradazione della situazione del comparto. Sarebbe opportuno che gli interlocutori, dal Ministero agli altri attori del settore, comprendessero che si tratta di portare avanti i lavori non per un ennesimo quanto inconcludente «*giro di tavolo*», ma per arrivare a provvedimenti concreti almeno su due «*cornici*» di fondo: 1) la correzione/integrazione degli atti di indirizzo, e 2) la definizione di un accordo quadro nei rapporti tra la Categoria e gli Affidatari delle aree di servizio.
O si capisce questo – con tutto ciò che significa per trovare una sintesi comune accettabile e tradurla in documenti concreti con un lavoro serrato ed alla fine si auspica produttivo – o sarà una ennesima perdita di tempo, la vertenza si inasprirà ulteriormente e la situazione continuerà a precipitare nella peggior deriva.

Insomma, servono fatti concreti e non più altre chiacchiere: i Ministeri hanno un ruolo centrale sia quali soggetti tenuti a vigilare sull'uso del bene pubblico e all'osservanza delle norme sia quali soggetti mediatori nelle vertenze tra le parti.
Ciò premesso – sempre parlando di strumenti -, se un tanto poi non viene anche trasferito nei criteri ed indirizzi per lo svolgimento delle gare, tutto continuerà a trascinarsi nella più assoluta opacità e discrezionalità tra Concessionari ed Affidatari.

Redazione: *Una delle questioni fondamentali che hanno riacceso la vertenza è quella della continuità contrattuale delle gestioni, sulla quale il silenzio dell'ultimo atto di indirizzo sembra non recepire strumentalmente gli accordi* «storici»….

Cantarelli: Quando le cose a suo tempo concordate non vengono scritte è plausibile che l'assenza di un preciso dispositivo sia quantomeno una spia della volontà – conclamata o meno – di azzerarle, e questa è una più che cogente ragione per rimettere davvero nero su bianco in un contesto di valutazione complessiva delle problematiche del comparto. Diversamente, è il futuro stesso della Categoria ad essere azzerato.



Ma non c'è solo questo tra i punti centrali della vertenza: se parallelamente continua la discriminazione dei prezzi per mettere fuori mercato i gestori da un lato e dall'altro va avanti il disegno di rendere *ghost* anche la distribuzione carburanti in autostrada, la stessa continuità gestionale è un contenitore vuoto. Insomma, è contro queste tre direttrici che marginalizzano, soffocano ed infine cancellano il gestore che le Organizzazioni di categoria non sono disponibili a lasciare ulteriormente decantare la situazione ed esprimeranno pertanto il massimo grado di resistenza e quindi di mobilitazione.

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

Ed nel contesto generale, ci sta altresì il rispetto delle norme di settore in materia di contrattualistica ed accordi economico-normativi, ci stanno l'osservanza delle cosiddette «*eque condizioni per competere*», il contrasto all'abuso della dipendenza economica in cui è ingabbiato il gestore ed il superamento di tutte quelle limitazioni all'iniziativa economica del medesimo che oggi sono coperte dalle esclusive di area che sono in conflitto sia con leggi vigenti nelle regioni sia con le più ordinarie regole di mercato, quasi che – oltre al vantaggio di avere affidato all'esclusivo arbitrio dei Concessionari la rete – l'autostrada sia una sorta di «*zona franca*» in cui la concorrenza è sospesa in una specie di limbo e vale solamente contro i soggetti più deboli della filiera.

Redazione: *Altri due nodi cruciali sono rappresentati dall'incognita della ristrutturazione della rete e dall'incidenza delle* royalties*: in Italia impianti e servizi affollano le tratte ben oltre gli* standard *delle reti europee e nello stesso tempo i servizi* oil *e* non oil *sono troppo cari per il peso del balzello della rendita….*

Cantarelli: È il classico cane che si morde la coda: la politica di «*taglieggiamento*» per mezzo delle *royalties* che incombono sulle attività economiche in autostrada si riflette pesantemente sui prezzi di servizi e carburanti – contribuendo a deprimere l'*appeal* complessivo del sistema con i risultati che tutti sappiamo: una perdita di oltre il 50 % delle vendite dei carburanti e del 25 % delle vendite della ristorazione – di una rete per giunta pletorica, la cui densità è circa il doppio di quella dei Paesi europei avanzati.

Anche qui le cose che servono sono due: la razionalizzazione non è un *optional* mentre il tempo delle rendite grasse non è più compatibile con lo stato di crisi del comparto. Né è pensabile che questo ordine di cose possa passare in second'ordine da una ripresa dell'economia e quindi del traffico: la gente sta lentamente ritornando in autostrada, ma che torni a trovare convenienti i beni ed i servizi che vi sono offerti alle attuali condizioni di prezzo è tutt'altro film.

Ma se si pensa di risolvere la questione della razionalizzazione con la riproposizione di quanto avviene sulla rete ordinaria con l'automazione integrale – ossia col *ghost* per i carburanti ed anche per la somministrazione – siamo veramente di fronte ad una colpevole rinuncia a riqualificare la rete e quindi alla fine di ogni strategia di rilancio, direi addirittura di fronte all'abbandono di un bene pubblico – che verrà abbandonato a se stesso quando tutti gli interessi forti ne avranno esaurito rendite e marginalità a totale discrezione -, fatto ancor ancor più marcato se la grana delle *royalties* resterà o sottotraccia o totalmente inevasa, cioè senza significativi interventi che vanno assunti nell'interesse generale ed in quello dei consumatori nazionali ed internazionali che viaggiano sulla rete viaria portante del Paese.

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

CIRCOLARE SUL 2° VERSAMENTO FONDO INDENNIZZI

— 9 aprile 2015



Ai Componenti degli Organismi Dirigenti **FIGISC**
Ai Presidenti Regionali **FIGISC**
Ai Presidenti Provinciali **FIGISC**
Ai Segretari Provinciali **FIGISC**

Milano, 8 Aprile 2015

OGGETTO:
Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti (Fondo indennizzi) DM 19/04/2013 – secondo versamento entro il 30 aprile.

Si ricorda che il decreto in oggetto prevede il rifinanziamento del fondo per la razionalizzazione della rete mediante versamento del contributo alla Cassa Conguaglio GPL con le seguenti modalità:

- componente fissa a carico dei soggetti titolari (proprietari dei decreti) di impianti pari a 100 euro e pari a 2.000 euro per gli impianti dichiarati incompatibili;
– componente variabile per tutti gli impianti calcolata su ogni litro di carburante per autotrazione (benzina, gasolio e G.P.L.) venduto sulla rete ordinaria nell'anno 2013 nella misura di 0,0015 euro a carico dei soggetti titolari di impianti e di 0,0005 euro a carico dei gestori.
– il primo versamento, pari al 50% di quanto dovuto, doveva essere versato entro il 30 aprile 2014, mentre **l'importo residuo a titolo di conguaglio va versato entro il 30 aprile 2015** (il termine originario sarebbe stato il 30 dicembre 2014, ma è stato così prorogato da Decreto del 3 dicembre 2014);

- i titolari degli impianti (proprietari dei decreti) **possono, a seguito di apposita delega, effettuare il versamento anche per l'importo a carico del gestore**;

- copia delle ricevute di avvenuto pagamento, insieme al rendiconto del dovuto, devono essere inviate alla Cassa Conguaglio GPL a:

cassacan@cassaconguagliogpl.191.it

oppure:

cassaconguagliogpl@pec.cassaconguagliogpl.it;

- i versamenti dovranno essere eseguiti, indicando nella causale «*secondo versamento – conguaglio art. 6 DM 19 aprile 2013*» con l'indicazione del «*codice ditta*», a mezzo bonifico bancario a:

Monte dei Paschi di Siena, Filiale di Roma – Via del Corso 232
Iban: **IT80J0103003200000005636791**
intestato a:

CASSA CONGUAGLIO GPL – Via Sicilia 50, 00187 Roma

NOTA IMPORTANTE PER I TITOLARI DI CONCESSIONE:

I concessionari sono invitati a monitorare il sito *internet* della Cassa Conguaglio:
http://www.cassaconguagliogpl.it/decreti/
per verificare la pubblicazione di apposito decreto che riporterà i bacini d'utenza ed i relativi importi da versare.

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

CARBURANTI, LA PIAGA DELL'ILLEGALITÀ: DENUNCIA ASSOPETROLI

— 9 aprile 2015



Riportiamo – su gentile concessione – l'articolo comparso pochi giorni fa su **STAFFETTA** *che riprende la denuncia sull'illegalità nel settore riproposta dal Presidente di* **ASSOPETROLI**, **Franco FERRARI AGGRADI**.

<<Lo aveva sottolineato con parole forti il 2 luglio scorso nella relazione all'assemblea di Assopetroli, lo aveva ripetuto in una lettera alla Staffetta il 28 novembre e mercoledì c'è tornato sopra con abbondanza di particolari e di proposte intervenendo al convegno «*Economia e Legalità*» promosso dal *network* Sui Generis. Un problema, quello della piaga dell'illegalità, tutto interno alla distribuzione dei prodotti petroliferi, in particolare dei carburanti, e che non ha nulla a che fare con gli scandali che sono venuti alla luce in questi giorni sulle grandi opere o sugli appalti per la metanizzazione dell'Isola d'Ischia e dintorni aggiudicati alla cooperativa Cpl Concordia, e che non ha neppure a che fare con la lotta alla corruzione a cui si sta dedicando l'Autorità di Raffaele Cantone e che è al centro di un disegno di legge all'esame del Parlamento. Mentre ha invece a che fare con il falso in bilancio che tra mille ostacoli si sta cercando di ripristinare. Ma, soprattutto, con il fenomeno scoperto dalla **Staffetta** qualche settimana fa grazie all'analisi dei dati del ***Dossier prezzi carburanti*** *online* ogni giorno dal 17 febbraio.

Da cui, grazie all'elaborazione dei dati messi a disposizione dall'apposito Osservatorio del Ministero dello Sviluppo Economico, e alle marcate differenze di prezzo che per la prima volta si riescono a riscontrare in maniera trasparente tra regioni, province e modalità di vendita, emerge uno spaccato, se non illegale certamente molto opaco, delle modalità con cui spesso i carburanti affluiscono dalle basi di rifornimento, raffinerie, depositi, costieri e interni, e quant'altro ai punti vendita stradali. Attraverso una ragnatela di figure più o meno professionali (sedicenti *trader*, *broker*, ecc.) proliferata in maniera abnorme negli ultimi anni.

Figure facilitate nel loro malaffare dall'attuale congiuntura del «*mercato del compratore*», ma anche da quell'insieme di illegalità illustrate da **Ferrari Aggradi** nel suo intervento con dovizia di particolari e, anche, con grande coraggio perché ad **Assopetroli**, oltre ad un gran numero di depositi fiscali e commerciali, fa capo soprattutto il 50% circa delle stazioni di servizio stradali, oltre 12.000 punti vendita, cioè proprio quella fetta di rete in cui, direttamente o indirettamente, è più facile che si annidi e prosperi questa piaga.

Un insieme fatto di tanti fenomeni, partendo dai furti di merce, frodi in commercio ed insolvenze fraudolente, per arrivare alla adulterazione dei carburanti, alla manomissione dei contatori, alle differenze tra i prezzi esposti e quelli effettivamente praticati, alla destinazione ad usi maggiormente tassati di prodotti esenti da imposte o agevolati, alla destinazione fittizia a operatori comunitari e esteri con successiva immissione nel mercato domestico, alla miscelazione non autorizzata di prodotti energetici sottoposti a diverse aliquote di accisa, fino ad arrivare all'evasione del pagamento dell'Iva.



Che non sono «*chiacchere da bar*», ma cose denunciate da Ferrari Aggradi in un convegno pubblico ospitato in una sala della presidenza del Consiglio sotto il patrocinio delle più alte cariche dello Stato e alla presenza – tra gli altri – del Vice Presidente del Consiglio Superiore della Magistratura, nonché del Presidente dell'Antitrust, del Presidente della Corte dei Conti, del Comandante Generale della Guardia di Finanza.

Accompagnate dalla richiesta urgente e indifferibile di un'azione di contrasto e di un tavolo specifico sulla legalità nel settore altrettanto specifico del contrabbando dei prodotti petroliferi che, per non restare nel vago, il presidente di Assopetroli ha accompagnato con una serie di proposte che vanno dalla non più rinviabile armonizzazione normativa relativa alle «*tolleranze*» (cali ed eccedenze) nella tenuta della contabilità dei depositi di stoccaggio, all'efficientamento della vigilanza e ad un maggior coordinamento tra Amministrazione Doganale, Amministrazione Finanziaria, Guardia di Finanza, all'informatizzazione dei processi di verifica e controllo, fino

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

al potenziamento delle attività di «*intelligence*» e di «*analisi*» (indagini preventive, acquisizione di informazioni, segnalazioni agli organi collaterali, interrogazione banche dati), ed alla incentivazione dell'utilizzo della moneta elettronica.

Il tutto tenendo presente che la piaga dell'illegalità prolifera e prospera anche nella misura in cui continua a crescere il carico fiscale sui carburanti che crea uno squilibrio enorme e abnorme tra l'alto valore, gonfiato dalle tasse, dei prodotti petroliferi distribuiti e la bassa redditività del settore, stimata da Ferrari Aggradi nell'1,5% soltanto. Una giustificazione che peraltro non assolve le istituzioni dal dovere di salvaguardare e tutelare la stragrande maggioranza di aziende oneste presenti in questo mercato e che ogni giorno viene penalizzata da questa piaga dell'illegalità.>>

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

POMPE BIANCHE: NON SOLO IN ITALIA, I NUMERI SPAGNOLI

— 9 aprile 2015



Riprendiamo [g.c.] da **QUOTIDIANO ENERGIA** *un recentissimo articolo che apre una finestra sulla rete di distribuzione iberica, con particolare riferimento alle pompe bianche: un fenomeno, dunque, che non riguarda solo il contesto strettamente italiano.*

<<«*Gasolinera blanca*». É il nome spagnolo delle *no-logo*, che negli ultimi cinque anni hanno mutato radicalmente il panorama della distribuzione carburanti del Paese iberico. In base a un rapporto riservato della locale Unione Petrolifera (**AOP**), infatti, dal 2009 ad oggi gli operatori non tradizionali hanno aperto quasi un migliaio di nuove stazioni di servizio.

Il rapporto, rivelato dal quotidiano «*El Mundo*», indica in 10.712 i punti vendita spagnoli. Di questi, il 60% circa fanno capo alle compagnie (in primis Repsol, Cepsa, BP, Galp e Saras), che hanno perso nel quinquennio il 6 % del mercato.

Le «*gasolinera blanca*», che dal 2009 sono cresciute di 630 unità, sono arrivate al 20 %, mentre i retisti indipendenti (Disa, Avia, Meroil etc.) hanno raggiunto il 12 % grazie all'apertura di 332 punti vendita.

La grande distribuzione, infine, pur avendo incrementato i suoi punti vendita del 22 %, ha una quota di mercato non superiore al 3 %, che risulta però molto più elevata in termini di volumi venduti.

Lo sviluppo della rete spagnola contrasta con il calo della domanda di carburanti, che negli ultimi 5 anni è scesa del 17 %. L'apparente contraddizione si spiega con la liberalizzazione del settore introdotta dal Governo di Madrid, che stando a quanto dichiarato dal ministro dell'Industria José Manuel Soria, ha portato negli ultimi diciotto mesi all'apertura di oltre trecento stazioni di servizio, il 90 % di operatori non tradizionali.>>

In Italia – secondo i dati degli impianti registrati ed attivi presso l'***Osservatorio Prezzi Carburanti del MISE*** all'8 aprile 2015 – le pompe bianche sono 3.394 su 19.278 impianti complessivi (si parla sempre degli impianti registrati all'Osservatorio), pari al 17,61 %, con consistenze assai diverse tra le regioni: si va, infatti, da un massimo del 32,55 % nel Veneto [567 unità su totali 1.742] ad un minimo dell'8,11 % nella Valle d'Aosta [6 unità su 74 complessive].

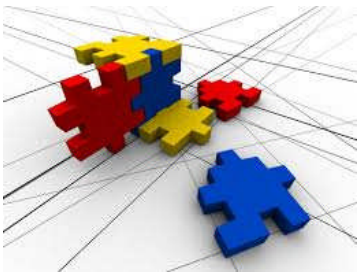
Impianti totali e no-logo iscritti all'Osservatorio MISE

Regioni/Province aut.	No-logo	Totali	%
Abruzzo	98	483	20,29%
Basilicata	32	192	16,67%
Bolzano (prov.aut.)	24	153	15,69%
Calabria	47	553	8,50%
Campania	331	1.422	23,28%
Emilia Romagna	340	1.652	20,58%
Friuli Venezia Giulia	83	477	17,40%
Lazio	256	1.793	14,28%
Liguria	44	474	9,28%
Lombardia	358	2.711	13,21%
Marche	148	687	21,54%
Molise	15	124	12,10%
Piemonte	199	1.572	12,66%
Puglia	201	1.114	18,04%
Sardegna	67	553	12,12%
Sicilia	275	1.507	18,25%
Toscana	190	1.379	13,78%
Trento (prov.aut.)	34	224	15,18%
Umbria	79	392	20,15%
Valle d'Aosta	6	74	8,11%
Veneto	567	1.742	32,55%
TOTALE ITALIA	**3.394**	**19.278**	**17,61%**

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

PREZZI 26 MARZO – 08 APRILE: NO-LOGO FINO A -21 SERVITO E -10 SELF

— 9 aprile 2015



Il monitoraggio **FIGISC** dei prezzi dei carburanti principali – effettuato sui dati dell'**Osservatorio Prezzi Carburanti del MISE** elaborati da **STAFFETTA** – evidenzia che nelle due settimane da giovedì 26 marzo a mercoledì 8 aprile 2015 il prezzo medio nazionale della **benzina** è stato di **1,582** euro/litro nella modalità ***self*** e di **1,660** euro/litro nella modalità ***servito***, mentre il prezzo medio nazionale del **gasolio** è stato di **1,437** euro/litro nella modalità ***self*** e di **1,512** euro/litro nella modalità ***servito***. I prezzi medi della **rete «*colorata*» di marchio** sono stati i seguenti: **benzina *self* 1,586** euro/litro, **benzina *servito* 1,674**; **gasolio *self* 1,440** euro/litro, **gasolio *servito* 1,527**. Nella media delle **pompe bianche** i prezzi sono stati pari ai seguenti valori: **benzina *self* 1,542** euro/litro, **benzina *servito* 1,570**; **gasolio *self* 1,408** euro /litro, **gasolio *servito* 1,435**.

La **differenza media tra gli impianti di marchio ed i *no-logo*** risulta compresa **tra 0,032 euro/litro per il gasolio e 0,044 per la benzina nella modalità *self* e tra 0,092 euro/litro per il gasolio e 0,104 per la benzina nella modalità *servito***. Ma nel dettaglio, le differenze di picco risultano superiori, anche notevolmente, rispetto ai valori di media: Total Erg ed ENI registrano differenziali sulla benzina self rispetto alle pompe bianche eguali o superiori ai 5 cent/litro ed eguali o superiori ai 4 cent/litro per il gasolio self evidenziano IES e Total Erg, per la benzina servito Q8, Api IP ed ENI marcano differenziali sulle pompe bianche superiori a 10 cent/litro [fino ad un massimo di 16,1] e sul gasolio servito tale differenza arriva a 11-15 cent/litro [rispettivamente Api IP e Q8, quest'ultima col picco massimo].

Scendendo anche nel dettaglio dei prezzi dei *no-logo* e della GDO **le differenze sul *self* arrivano anche a -10 cent/litro per la benzina** [ad esempio Vega, rispetto al più alto prezzo di marchio] ed **a -8 per il gasolio** [ad esempio Auchan, rispetto al più alto prezzo di marchio], mentre quelle **sul *servito* volano a -21 cent/litro per la benzina** [Costantin sul più alto prezzo di marchio] e **a -17 per il gasolio** [ancora Costantin sul più alto prezzo di marchio].

Le differenze di prezzo tra modalità *self* e modalità *servito* sono state mediamente di 0,075-0,078 euro/litro, tra un minimo di 0,027-0,028 per le pompe bianche e un massimo di 0,142-0,148 per la rete Q8 [vicino od uguale a 0,100 anche Api IP, mentre la media della rete di marchio vale 0,087-0,088 euro/litro].

Di seguito la tavola con i prezzi medi per marchio nei quattordici giorni dal 26.03 al 08.04.2015.

Prezzi medi per marchio – 26.03-08.04.2015 – €/litro

	Benzina		Gasolio	
Insegna	Self	Servito	Self	Servito
Agip ENI	1,592	1,678	1,437	1,523
Api IP	1,585	1,685	1,445	1,544
Esso	1,574	1,659	1,439	1,521
IES	1,588	1,575	1,449	1,450
Q8	1,583	1,731	1,441	1,583
Repsol	1,554	1,585	1,418	1,461
Shell	1,568	1,659	1,430	1,514
Tamoil	1,590	1,631	1,441	1,484
Total Erg	1,600	1,668	1,452	1,519
Media Marchi	**1,586**	**1,674**	**1,440**	**1,527**
No-logo	**1,542**	**1,570**	**1,408**	**1,435**
Media totale	**1,582**	**1,660**	**1,437**	**1,512**
Delta Marchi/No-logo	**0,044**	**0,104**	**0,032**	**0,092**

Nel periodo dal 26 marzo all'8 aprile 2015, **i prezzi nel circuito extrarete** sono stati mediamente compresi **per la benzina** in una forchetta **tra 1,425 e 1,440** euro/litro e **per il gasolio tra 1,287 e 1,309** euro/litro. **La differenza tra il prezzo extrarete ed il prezzo *self* della benzina** è compresa in una forchetta **tra 0,146 e 0,161** euro/litro, quella **con il prezzo servito** dello stesso prodotto **tra 0,234 e 0,249** euro/litro; l**a differenza tra il prezzo extrarete ed il prezzo del gasolio** presenta valori analoghi: **per la modalità *self*** infatti è compresa in una forchetta **tra 0,131 e 0,153** euro/litro, quella **con il prezzo *servito*** dello stesso prodotto **tra 0,218 e 0,240** euro/litro, come evidenziato nella tavola che segue.

Delta prezzi rete ed extrarete – 26.03-08.04.2015 – €/litro

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

BENZINA	Euro/litro
Prezzo extrarete	1,425-1,440
Differenze self marchio	0,146-0,161
Differenze servito marchio	0,234-0,249
GASOLIO	**Euro/litro**
Prezzo extrarete	1,287-1,309
Differenze self marchio	0,131-0,153
Differenze servito marchio	0,218-0,240