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

FIGISC ANISA NEWS N. 29/2015 12.09.2015

LA «SETTIMANA DELLA RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE»



È pur sempre una vicenda che sta, forse, finendo almeno con quindici anni di ritardo, e che sta, sempre forse finendo, nel periodo peggiore di una crisi endemica del settore e dopo che molti disastri sono stati ormai compiuti in maniera irreversibile. Non senza dimenticare che sono in forse le stesse risorse economiche per attivare gli opportuni ammortizzatori di sistema per accompagnare l'uscita dei gestori dal settore.
Come molte, se non tutte, le guerre autentiche anche questa «guerra della razionalizzazione» ha visto i contendenti fare la pace quando ormai i motivi di guerra erano ormai superati e resi obsoleti da altri fatti, pericoli, minacce od opportunità.
Da questa parte del tavolo – quella dei gestori, ma non solo – oggi le guerre su cui non si fa la pace sono palesemente altre e cruente: la disparità dei prezzi, lo sviamento della clientela, la progressiva «ghostizzazione» della rete, lo svuotamento degli accordi e l'imbastardimento delle figure contrattuali.

IN QUESTO NUMERO

ASSEMBLEA GENERALE UNITARIA GESTORI AUTOSTRADE 24.09.2015

CONVOCAZIONE UNITARIA ANISA FAIB FEGICA Caro collega, come già comunicato, a ridosso di ferragosto il Ministro delle Infrastrutture e dei…

SEMPRE PIÙ «SELF», SEMPRE PIÙ «GHOST»

Di dinamiche commerciali dei prezzi nella rete distributiva, tra circuito «colorato» e no-logo e di divario crescente del prezzo «servito»…

FIGISC ANISA NEWS N. 29/2015

SOMMARIO

LA «SETTIMANA DELLA RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE»
12 settembre 2015

ASSEMBLEA GENERALE UNITARIA GESTORI AUTOSTRADE 24.09.2015
12 settembre 2015

SEMPRE PIÙ «SELF», SEMPRE PIÙ «GHOST»
12 settembre 2015

TRAFFICO, VENDITE ED EROGATI IN AUTOSTRADA: UNO STUDIO ANISA
12 settembre 2015

PREZZO INDUSTRIALE A PARI, IMPOSTE ITALIA PIÙ 23 CENT/LITRO SU U.E.
12 settembre 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

LA «SETTIMANA DELLA RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE»

— 12 settembre 2015



Sul tema «*razionalizzazione della rete*» ci eravamo lasciati nel numero 24 del 18 luglio 2015 di **Figisc Anisa News** [titolo «*Legge concorrenza: di tutto un po'*»], da cui era possibile anche scaricare il *dossier* contenente tutti gli emendamenti al disegno di legge sulla concorrenza riguardante il settore della distribuzione dei carburanti, ivi incluso quello che inseriva la partita della razionalizzazione, prima non presente nel testo.
La scorsa settimana, infine, una decisa svolta: le Commissioni Permanenti VI^ e X^ della Camera hanno inserito a pieno diritto il tema nel disegno di legge sulla concorrenza che ora dovrà passare – facendo scongiuri – all'esame delle aule di Camera e Senato.

Oltre a riportare, di seguito, una serie di commenti ufficiali, ne **alleghiamo i testi**, che è possibile consultare integralmente e scaricare in formato pdf **cliccando col *mouse* sui titoli sotto riportati**

emendamento ristrutturazione ddl concorrenza

emendamenti art 22 ddl concorrenza

Il commento della **FIGISC** è contenuto nella seguente nota:

<<Dopo anni di tentativi, le Commissioni Attività Produttive e Finanze della Camera hanno approvato un emendamento al DDL Concorrenza che ha come obiettivo quello di disciplinare e riorganizzare l'intera rete, con la conseguente chiusura degli impianti che verranno considerati non compatibili.
L'emendamento prevede, inoltre, alcune semplificazioni per incentivare le chiusure di quelle stazioni ad oggi compatibili i cui costi di smantellamento risultano eccessivamente onerosi.
Verrà realizzata un'anagrafe di tutti gli impianti di distribuzione carburante presenti sul territorio nazionale che andrà ad implementare l'attuale banca dati presente al Ministero dello Sviluppo Economico in materia di prezzi.
Sono previste sanzioni fino a 7000 € per chi non trasmetterà i dati richiesti entro il termine previsto di 180 giorni dall'entrata in vigore della legge.
Ulteriori sanzioni sono inoltre previste per i soggetti che dichiareranno l'incompatibilità dell'impianto e non provvederanno, entro 9 mesi, alla cessazione dell'attività di vendita.
*Per **FIGISC-Confcommercio** si tratta di un primo importante passaggio parlamentare che ci auguriamo possa entrare al più presto nella sua fase attuativa.*
*Un ringraziamento particolare va infine al Vicepresidente Nazionale di **FIGISC**, **Luca SQUERI**, il quale, nella sua veste di Parlamentare e componente della X^ Commissione [Attività produttive, commercio e turismo], ha contribuito, attraverso le sue relazioni politiche, al positivo passaggio nelle Commissioni congiunte della Camera.>>*

L'**UNIONE PETROLIFERA** ha, con un comunicato, espresso «*apprezzamento e soddisfazione*» per l'approvazione, da parte delle commissioni Finanze e Attività produttive della Camera, dell'emendamento al ddl Concorrenza sulla razionalizzazione della rete carburanti. un provvedimento che «*pone finalmente le basi per l'avvio di un reale e virtuoso processo di razionalizzazione della rete carburanti*».
«*Con il voto delle Commissioni* – ha asseritto il suo Presidente **Alessandro GILOTTI** – *viene premiato lo sforzo degli operatori [Unione Petrolifera, Assopetroli, Consorzio Grandi Reti e, infine, Associazioni dei gestori] che negli ultimi due anni, pur tra mille difficoltà e distinguo, hanno lavorato per giungere ad una proposta unitaria e condivisa al fine di rendere più efficiente la nostra rete carburanti, ma soprattutto più sicura e rispondente al miglioramento del decoro urbano. Auspicando che quanto deciso in Commissione possa essere confermato anche nel prosieguo dell'iter parlamentare Unione Petrolifera vuol dare altresì atto del lavoro svolto al ministero dello Sviluppo economico che si è sempre adoperato per la ricerca di una soluzione condivisa dalle diverse componenti del settore*».

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



Parimenti positivo il parere di **ASSOPETROLI-ASSOENERGIA**: «*Siamo soddisfatti dell'esito dei lavori delle Commissioni VI^ e X^ sull'art. 22 del ddL Concorrenza*» ha dichiarato in una nota il Presidente **Andrea ROSSETTI**, che ha voluto esprimere un vivo ringraziamento alle Commissioni della Camera e al ministero dello Sviluppo economico, in particolare al sottosegretario **Simona VICARI**, che «*hanno dato prova di grande sensibilità alle richieste formulate dal settore*». Secondo Rossetti l'inserimento del parere delle Regioni nell'individuazione dei criteri che consentiranno la diffusione dei carburanti gassosi [*si tratta dell'articolo 22 sui limiti al* «terzo prodotto», gpl e metano, N.d.R.] «*era necessario dal momento che la programmazione commerciale è una loro specifica competenza. Grazie a questo intervento le aziende potranno proseguire a sviluppare l'offerta dei gas per coprire la domanda e stimolarne ulteriormente la crescita, in coerenza con le direttive europee*». Il Presidente Rossetti ha manifestato altresì «*altrettanta soddisfazione per l'approvazione dell'emendamento sulla razionalizzazione della rete carburanti che è stato reintegrato dei contenuti condivisi dal settore, risultato di un lungo lavoro durante il quale tutte le categorie sono riuscite a raggiungere un accordo…le misure introdotte per la semplificazione delle procedure di bonifica dei punti vendita dismessi sulle quali la nostra Associazione si è tenacemente battuta ritenendo che questo fosse il vero ostacolo alla chiusura degli impianti. Se, come ci auguriamo, il prosieguo dei lavori parlamentari non apporterà modifiche al testo, avremo ottenuto uno strumento legislativo di concreta utilità per il settore, con evidenti benefici per il mercato*».

STAFFETTA a propria volta, intitolando il commento «*Carburanti, è finita bene*», dice – trovandoci pienamente d'accordo – che «*Ora l'auspicio è che l'emendamento possa passare indenne sotto le* "forche caudine" *dell'aula della Camera, dove approderà il 21 settembre, e della seconda lettura da parte del Senato. Che ci sia bisogno di interventi urgenti che ridiano decoro e sicurezza alla rete carburanti è sotto gli occhi di tutti gli automobilisti e la ripresa dei consumi di carburanti può essere un ulteriore incentivo a fare presto. Anche per fare pulizia in tema di evasione e di illegalità. Troppi gli impianti fatiscenti e fantasma e purtuttavia affollati per il fatto che praticano prezzi ultra-competitivi, troppi gli impianti da anni privi di manutenzione. In definitiva una cattiva immagine per tutto il Paese*».

Che questa vicenda sia «*finita bene*», o si stia infine avviando verso tale esito, e pur tra tanti commenti di legittima soddisfazione, non esime, tuttavia, da una sintetica valutazione doverosamente un po' più «*a mente fredda*».
È pur sempre una vicenda che sta, forse, finendo almeno con quindici anni di ritardo, e che sta, sempre forse, finendo, nel periodo peggiore di una crisi endemica del settore e dopo che molti disastri sono stati ormai compiuti in maniera irreversibile. Non senza dimenticare che sono in forse le stesse risorse economiche per attivare gli opportuni ammortizzatori di sistema per accompagnare l'uscita dei gestori dal settore.



Come molte, se non tutte, le guerre autentiche anche questa «*guerra della razionalizzazione*» ha visto i contendenti fare la pace quando ormai i motivi di guerra erano ormai superati e resi obsoleti da altri fatti, pericoli, minacce od opportunità.

Da questa parte del tavolo – quella dei gestori, ma non solo – oggi infatti le guerre su cui non si fa la pace sono palesemente altre e cruente: la disparità dei prezzi, lo sviamento della clientela, la progressiva «*ghostizzazione*» della rete, lo svuotamento degli accordi e l'«*imbastardimento*» delle figure contrattuali.

Come se non bastasse, a queste situazioni chiamiamole «*legali*» si aggiunga con progressione esponenziale la piaga

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

dell'illegalità diffusa che moltiplica la concorrenza sleale.

Ed a questo proposito non si può non sottolineare che, proprio nel DDL concorrenza, non sia stato ammesso un emendamento [on.le **Vincenzo PISO**, Area Popolare (NCD-UDC)] che chiedeva che i titolari di licenze per gli impianti di distribuzione carburanti fossero tenuti a trasmettere trimestralmente al Mise dichiarazioni «*su provenienza e quantitativi delle forniture dei prodotti acquistati per la vendita sul proprio impianto*».
Questo emendamento non è stato ammesso per «*estraneità alla materia*». Ebbene – e solo per fare un esempio – se questa materia non non ha a che fare con la concorrenza, allora cosa altro ci ha a che fare?

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

ASSEMBLEA GENERALE UNITARIA GESTORI AUTOSTRADE 24.09.2015

— 12 settembre 2015



CONVOCAZIONE UNITARIA ANISA FAIB FEGICA

Caro collega,
come già comunicato, a ridosso di ferragosto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico hanno emanato un Decreto Interministeriale in relazione alla rete delle Aree di Servizio autostradali e, in particolare, alla cosiddetta razionalizzazione della rete e ai criteri di gara per l'affidamento dei servizi carbolubrificanti e ristorazione presso le medesime AdS.

Ciò è avvenuto al termine di una lunga e particolarmente complessa fase di confronto tra tutti gli operatori interessati – concessionari, industria petrolifera, marchi della ristorazione, organizzazioni dei gestori – e i soggetti istituzionali competenti.
Malgrado le eccezionali difficoltà di contesto che in questi anni sono maturate – alla picchiata dei volumi di vendita ed alle critiche condizioni economiche finanziarie delle gestioni, hanno fatto riscontro il completo disinteresse dei Ministeri e l'atteggiamento di concessionari, marchi della ristorazione e, soprattutto, petrolifere uniti solo da un'unica certezza: liberarsi del «*problema gestori*» – il complesso dell'iniziativa assunta dalla categoria, che si è mostrata determinata con le ripetute chiusure per sciopero, credibile attraverso l'azione legale avviata presso il TAR del Lazio e responsabile per effetto degli argomenti e le soluzioni negoziali proposte al «*sistema*», si riflette in modo evidente in una parte rilevante del Decreto.

– L'inserimento in premessa tra le «*fonti legislative*» del DM di una normativa [dalla legge 1034/70, al DPR 1269/71; dal d. lgs. 112/98 alla legge 27/12] assolutamente fondamentale per i gestori e che – seppure «*a chiacchiere*» – veniva variamente considerata ormai superata, decaduta, non più applicabile, o – anche solo più semplicemente – «*impunemente violabile*».
– L'ammissione della necessità di intervenire sulla «*crisi di sistema*» attraverso la formale e ripetuta evidenziazione dell'obiettivo teso a «*rendere economicamente sostenibile la gestione delle stazioni di servizio autostradali*».
– L'esplicito [dovuto, ma certamente niente affatto scontato perché universalmente contestato fino a pochissime settimane fa] riconoscimento del principio della «*continuità gestionale*» – peraltro premiata da un punteggio maggiore in sede di aggiudicazione della gara – quale principio da rispettare e persino «*assicurare*».
– La riassunzione degli Accordi del 2002 (anch'essi fortemente contestati soprattutto dalle petrolifere) all'interno del DM.
– L'implicito riconoscimento della prevalenza del diritto del gestore ad un contratto della durata di almeno 9 anni perché regolato dalla legge, rispetto alla durata della convenzione di affidamento del servizio «*riallineata*» proprio per la necessità di rispettare la prima.
– La riaffermazione dell'obbligo – anche attraverso «*il richiamo per gli affidatari al loro rispetto*» – di regolare «*l'esecuzione del rapporto contrattuale con i gestori in conformità con le disposizioni di legge ivi comprese quelle contenute nelle Leggi speciali per il settore carburanti*»; normativa che contiene, tra l'altro, l'obbligo della contrattazione collettiva e che viene «*elevata*» allo stesso rango delle «*normative in materia di tutela dell'occupazione e della sicurezza del personale*».
– L'introduzione di un indennizzo destinato ai gestori le cui AdS dovessero essere individuate come inefficienti e quindi interessate dal processo di razionalizzazione.
– Il richiamo alle previsioni contenute all'art.17 della legge 27/12 in materia di attività *non oil* con l'obbligo per i concessionari di «*concepire documentazione di gara e schemi di convenzione che incentivino adeguate soluzioni tecniche, strutturali e logistiche per consentire*» al gestore di esercitare sempre quanto meno il c.d. «convenience store *sotto pensilina*», se non anche in alcuni casi la «*somministrazione di alimenti e bevande*» comunque sempre garantita in tutti i casi «*già esistenti al momento dell'entrata in vigore del Decreto*».
– La revisione del sistema di *royalty* ed il riequilibrio a favore dell'offerta tecnico/qualitativa, degli *standard* di servizio, della diversificazione dell'offerta e delle politiche commerciali e di prezzo adeguatamente concorrenziali a cui debbono adeguarsi i concessionari per la formulazione dei meccanismi di gara in sede di rinnovo degli affidamenti.
– La possibilità di utilizzare strumenti, quali l'accettatore

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

automatico di carte e banconote, volti a contenere le spese di gestione in alcune specifiche situazioni oggettivamente individuate comunque solo nel turno notturno, senza che questi stessi strumenti possano ledere il principio del «*pubblico servizio*» o usarsi strumentalmente per sostituire surrettiziamente il gestore ed eroderne in via progressiva diritti e condizioni economiche.

Sono alcuni tra i più rilevanti elementi che il Decreto contiene e mette inequivocabilmente a fuoco, a dispetto delle condizioni dalle quali si è partiti appena pochi mesi indietro, in forza dell'iniziativa che su più fronti la categoria è stata capace efficacemente di avviare.



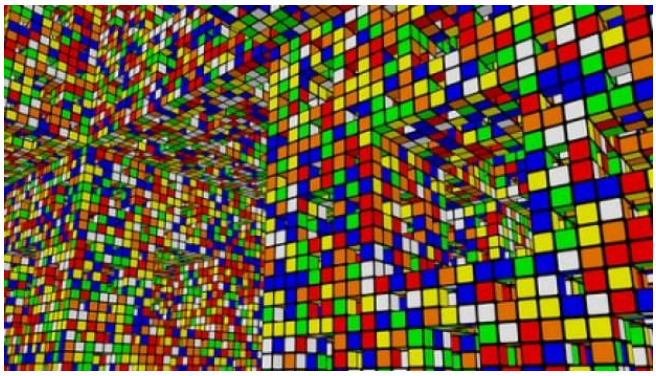
E TUTTAVIA LA SODDISFAZIONE PER UN TALE TANGIBILE RISULTATO RAGGIUNTO NON CI CONSENTE DI VOLTARE PAGINA E SEMPLICEMENTE GUARDARE AL FUTURO.

Infatti, per effetto di un vero e proprio «*colpo di mano*» realizzato negli ultimissimi giorni, contraddicendo il lungo, fatico e paziente lavoro di cucitura e mediazione a cui si era lavorato, sono state introdotte alcune modifiche sostanziali capaci di determinare – nei fatti ed in palese contrasto con i principi normativi a cui si riferisce il provvedimento stesso – lo svuotamento degli elementi sopra sinteticamente illustrati.

A cominciare dal principio della «*continuità gestionale*» che con un «*codicillo*» nottetempo aggiunto si pretenderebbe di abrogare «*per le future procedure di gara*» e dal cui rispetto si vorrebbe esentare questo soggetto invece di quello o non applicare in particolari circostanze invece di altre.
Per altro verso il DM è stato farcito in ultimo di previsioni quali, a titolo di esempio, la lista delle 119 AdS che dovranno andare assegnate a bando congiunto *oil* e *non oil*.
Lista che viene individuata in modo arbitrario [nel Decreto non c'è traccia dei criteri certamente utilizzati], ingiustificato [lo scopo di «*riportare condizioni di economicità ed efficienza nei servizi*» è, in questo caso, utilizzato in modo strumentale e del tutto fuorviante] e illegittimo [poiché lede il diritto, procurando un ingiusto danno ai gestori, alla continuità gestionale ed alla durata certa dei propri contratti, sancito dalla legge, affermato negli Accordi del 2002 e ribadito nel Decreto stesso].

Ma è proprio attraverso tali previsioni che si concretizzano finalmente i tentativi di stravolgere l'intero segmento autostradale e la struttura stessa del mercato, allo scopo di sfacciatamente favorire alcuni soggetti ben individuati.

Secondo una prima e prudente stima, infatti, delle 119 AdS in questione almeno 80 saranno considerate a «*prevalenza* non oil», vale a dire che saranno aggiudicate ad un marchio della ristorazione che, in questo modo, potrà direttamente gestire anche il servizio carbolubrificanti.
Questi soggetti, peraltro, vengono inspiegabilmente «*esentati*» dall'obbligo di assicurare la continuità gestionale e dal dover rispettare la normativa che prescrive l'utilizzo di contratti di comodato regolati dalla medesima legge, oltreché quella che impone la contrattazione collettiva.



Un vero e proprio «*regalo*», sia in termini di riserva di AdS sia in termini di obblighi a cui dover soggiacere, che, oltre al resto, determina quella che in linguaggio antitrust viene definita «*legislazione asimmetrica*», capace cioè di consegnare vantaggi competitivi ad alcuni soggetti – i marchi della ristorazione, appunto – non solo in sede di aggiudicazione delle gare, ma anche (e forse soprattutto) nelle condizioni che determinano le capacità concorrenziali future.
Cosa che chiama in causa direttamente le compagnie petrolifere le quali, tuttavia, per lunghi tratti sono state letteralmente assenti dal dibattito, perpetuando la «*tradizione*» avviata almeno due lustri fa, tranne, in ultimo, «*emergere*» per un verso lamentando pubblicamente – non senza ragioni, ma troppo tardi ed in modo del tutto sterile – la mancata «*razionalizzazione della rete*» [25 AdS si chiudono, 16 se ne aprono] e per l'altro concentrando tutti i propri sforzi nel chiedere e ottenere, al buio delle «*segrete stanze*», lo svuotamento della «*continuità gestionale*».
Insomma, ripetendo stancante i consueti errori, le petrolifere

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

hanno «*battezzato*» il nemico sbagliato, scegliendo di occuparsi della pagliuzza, anziché del solido palo che gli è stato piantato nell'occhio.

Un atteggiamento intellettualmente pigro e miope, in continuità con quello che in passato ha consegnato nelle mani dei concessionari il «*bottino*» costituito da un livello di *royalty* [ma anche di condizioni contrattuali] palesemente insostenibile [se ne è accorta, alla fine, persino l'Antitrust], e che per il prossimo futuro rischia di rinnovarsi pure attraverso le condizioni di favore – discriminatorie nei confronti dei gestori – alle quali le compagnie si accingono a rifornire, direttamente o indirettamente, i loro stessi competitors, marchi della ristorazione e non solo.

QUESTO É LO STATO DELL'ARTE AD OGGI CHE CI COSTRINGE INEVITABILMENTE AD ASSUMERE NUOVE IMPORTANTI DECISIONI ED ALTRE EFFICACI INIZIATIVE.

Per questo ti preghiamo di garantire la tua presenza e ad assicurare quella dei tuoi colleghi alla

ASSEMBLEA NAZIONALE DEI GESTORI DI ADS
convocata a ROMA, il 24 settembre 2015, in Via Nazionale, 60
presso la sede Confesercenti [zona stazione Termini]

F.to I PRESIDENTI

Antonino LUCCHESI
Roberto DI VINCENZO
Stefano CANTARELLI

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

SEMPRE PIÙ «SELF», SEMPRE PIÙ «GHOST»

— 12 settembre 2015



Di dinamiche commerciali dei prezzi nella rete distributiva, tra circuito «*colorato*» e *no-logo* e di divario crescente del prezzo «*servito*» contro quello in modalità «*self*» si occupa uno studio appena predisposto da **FIGISC ANISA**.
Lo studio – basato sui dati dell'Osservatorio Prezzi del Ministero dello sviluppo economico, del *Dossier Prezzi* di **Staffetta Quotidiana** e *Focus* di **Quotidiano Energia** – contiene anche tavole e grafici relativi all'andamento del delta prezzo nazionale tra modalità «*servito*» e modalità «*self*» per ciascuno dei principali marchi petroliferi, per il raggruppamento dei *no-logo* e per la rete nel suo complesso, dal 17.02.2015 al 31.08.2015 [ed ognuno potrà verificare quello della compagnia di appartenenza].
È consultabile nella versione completa in formato pdf e scaricabile **cliccando col *mouse* sul titolo seguente**

NEWSLETTER_DELTA_PREZZI_SERVITO_SELF_097NP_2014_17.02_31.08.2015

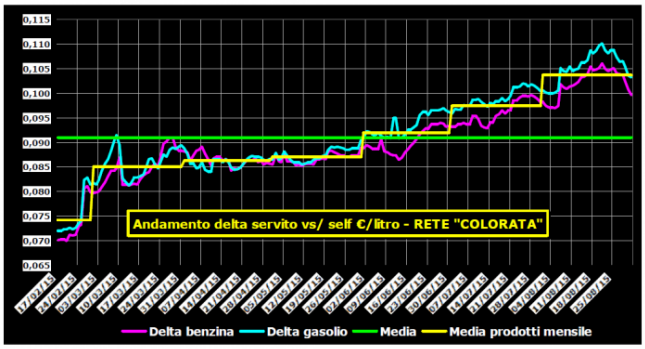
oppure disponibile sul sito nazionale www.figisc.it all'indirizzo *web*
http://www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php/dinamiche-e-delta-prezzi-servito-vs-self-17.02-31.08.2015/identificatore/4998/pagina/1.

Prendendo in esame i prezzi – si parla di medie nazionali – realmente praticati nella rete, anche distinguendo tra impianti della rete «*colorata*» ed impianti *no-logo*, si possono osservare alcune tendenze in movimento, che si possono sostanzialmente riassumere in questi concetti sintetici:
1) non tutti i prezzi hanno seguito la stessa dinamica: ad esempio, solo i prezzi in modalità «*self*» nella rete «*colorata*» si sono modificati in misura più attenuata degli altri prezzi sia della rete «*colorata*» [in «*servito*»] che di quella *no-logo* [tanto in «*self*» che in «*servito*»];
2) nella rete «*colorata*», infatti, è aumentato di alcuni centesimi di euro il differenziale di prezzo tra modalità «*servito*» e modalità «*self*», che si è, per contro, mantenuto pressoché inalterato, oltre che avere un importo estremamente più ridotto, in quella *no-logo*;
3) ciò ha determinato che si sia attenuato di molto – ed in alcuni casi anche fino ad azzerarsi – il divario tra i prezzi in «*self*» di alcuni marchi della rete «*colorata*» rispetto ai prezzi in «*self*» della rete *no-logo*;
4) parallelamente nella rete *no-logo* la differenza tra prezzo «*self*» e prezzo di extrarete è aumentata in misura molto superiore [quasi doppia] a quella riscontrabile per la differenza tra prezzo «*self*» e prezzo di extrarete nella rete «*colorata*».

Che significato assumono queste tendenze?
Si può sinteticamente dedurre che:
1) la rete «*colorata*» sta operando limitati recuperi di competitività rispetto alla rete *no-logo*;
2) tale azione di recupero di competitività si misura tanto sul piano dei «*volumi*» che su quello dei «*margini*», dal momento che essa si basa sia sull'abbassamento del delta sul prezzo «*self*» con i *no-logo* [con aspettativa di maggiori «*volumi*» e minori «*margini*»] che sull'innalzamento dello *spread* tra prezzo del «*servito*» e prezzo del «*self*» [con aspettativa di maggiori «*margini*», ma senz'altro di minori «*volumi*»];
3) nel contempo – anche a fronte di una disponibilità largamente eccedentale di prodotti sul mercato, di canali di fornitura molteplici [e, spesso, anche «*non controllati*»] – la rete *no-logo*, considerata la dinamica della differenza tra i suoi prezzi ed i prezzi di extrarete, punta evidentemente nell'ultima fase a recuperare anzitutto margini.

Aumenta il delta tra prezzo «*servito*» e prezzo «*self*»

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



Si tratta di dinamiche che non sono necessariamente – anzi non lo saranno affatto! – né stabili né rappresentative delle tendenze neppure di breve periodo della distribuzione carburanti e del ruolo ed assetto dei suoi operatori, e che potrebbero anche nel brevissimo periodo – complici gli andamenti dei fondamentali del prezzo, piuttosto che gli avvicendamenti di ruolo o strategia tra gli operatori – essere più o meno significativamente modificate. Né potrebbe essere altrimenti, considerato che, in fin dei conti, le tendenze individuate fanno parte di una sorta di «*cortometraggio*» che raccoglie un periodo non più lungo di sei-sette mesi.

Ma, sia pure in questo angusto limite temporale, le tendenze dimostrano che il mercato è in perenne movimento «*competitivo*» e che non vi sono – almeno finché perdurano le condizioni di fondo presenti [mercato incerto dei fondamentali, sovrabbondanza di prodotto, contradditori segnali di ripresa dalla crisi economica, vaste sacche di illegalità] – strategie «*definitive*» dei protagonisti del mercato.

Vi è in tutto questo anche un riflesso di natura «*sindacale*» per la categoria dei gestori?Certamente si può dire almeno che:
1) la questione dei prezzi rimane il nodo problematico della rete e che la competitività rimane il fattore dominante in tutti i riflessi del nesso, tanto inefficace quanto inscindibile, «*erogati-margini*» che determina sia l'attuale assetto contrattuale ed economico dei rapporti tra gestori ed aziende, sia la sostenibilità economica dell'impresa di gestione;

2) il divario crescente nelle politiche di prezzo tra le diverse modalità di servizio mette in discussione la fondatezza degli aspetti centrali di alcuni degli accordi raggiunti con le aziende, che si sono basati su progetti di strategia commerciale di fatto superati ed obsoleti nella pratica corrente;

3) parte non trascurabile dei risultati in termini di competitività messi a segno dalla rete «*colorata*» è dovuta alla progressiva automazione integrale o *ghostizzazione*, processo maggiormente crescente in alcuni marchi, se non in tutti quelli operanti in tale rete. In altre parole, una competitività che si ricerca espellendo il gestore dal processo.



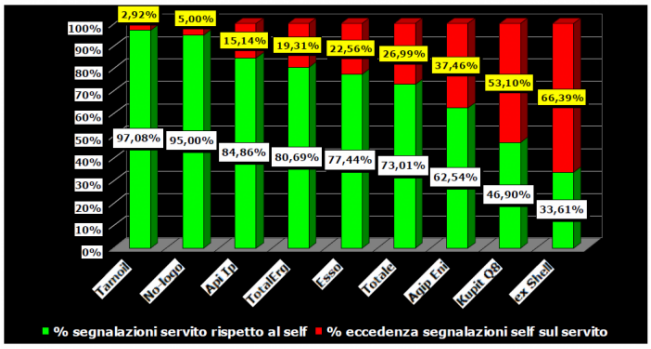
Ed su questo ultimo argomento, si aggiunge un ulteriore elemento rispetto allo studio di cui si è parlato più sopra: **FIGISC ANISA** ha calcolato l'incidenza percentuale delle segnalazioni sul prezzo del «*servito*» rispetto a quelle sul prezzo del «*self*» – per ciascuna compagnia ed anche per i *no-logo* – dal 17 febbraio al 6 settembre 2015 [in totale 207 giornate], desunta dal numero degli impianti su scala nazionale che hanno segnalato variazioni di prezzo nelle presso l'Osservatorio Prezzi Carburanti del MISE.
Tali dati costituiscono una utile approssimazione, anche se non alcuna sicurezza matematica, per valutare almeno due aspetti fondamentali:
1) il grado di offerta delle due modalità di servizio negli impianti;
2) la diffusione del livello di «*ghostizzazione*» nelle reti.

I risultati risultano essere sinteticamente i seguenti:
a) nel suo complesso – somma di impianti «*colorati*» e *no-logo* – le segnalazioni del «*servito*» costituiscono il 70 % rispetto a quelle del «*self*»;
b) negli impianti *no-logo* le segnalazioni del «*servito*» rispetto a quelle del «*self*» sono presenti in una quota assai elevata, che si aggira sul 95 % dei casi, e una quota simile è riscontrabile nella rete Tamoil;
c) le segnalazioni del «*servito*» rispetto a quelle del «*self*» per le reti di Esso, TotalErg e Api Ip sono ancora riscontrabili in quote tra il 75 e l'85 %;
d) ma nella rete Agip Eni le segnalazioni del «*servito*» rispetto a quelle del «*self*» hanno una quota che non va oltre il 63 % [circostanza niente affatto banale e che porta a considerare quanta sia la platea degli impianti coinvolta nella gestione dell'accordo del 19.12.2014 in ordine alle contemporanea presenza delle due modalità di servizio nello stesso impianto];
e) realtà di segno nettamente inverso poi sono le reti ex Shell e

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

Q8 [stessa proprietà] che registrano segnalazioni del «*servito*» rispetto a quelle del «*self*» in quote attorno al 34 % per la prima ed al 47 % per la seconda, con una nettissima evidenza dell'entità maggioritaria dello sviluppo della «*ghostizzazione*» entro questa logica di marchio. [G.M.]

Aumenta il «*self*» anche perché aumenta il «*ghost*»



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

TRAFFICO, VENDITE ED EROGATI IN AUTOSTRADA: UNO STUDIO ANISA

— 12 settembre 2015



Del crollo delle vendite in autostrada – non corrispondente alle flessioni del traffico – e della precarietà economica della rete si occupa diffusamente lo studio condotto dalla **ANISA**, con il titolo «***Autostrada: vendite benzina e gasolio, carichi di traffico, caratteristiche rete distributiva***», visibile in forma completa e scaricabile in formato pdf **cliccando con il *mouse* nel titolo di seguito indicato**

ANISA – Relazione vendite traffico e rete autostradale – Aggiornamento ad Agosto 2015l

oppure disponibile sul sito nazionale www.figisc.it all'indirizzo *web*

http://www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php/anisa-autostrade-vendite-traffico-e-rete-agosto-2015/identificatore/4981/pagina/5

Nel 2014 – riferisce lo studio – la somma delle vendite di benzina [338 milioni di litri] e di gasolio [1,447 miliardi di litri] in autostrada è stata pari a 1,785 miliardi di litri: un valore che è il più basso dell'intera serie temporale nota che risale fino al 1979, annualità in cui le vendite furono pari a 2,679 miliardi di litri, ossia del 50 % superiori al risultato del 2014, né si tratta di una eccezione, in quanto le vendite in autostrada sono risultate inferiori al livello dei volumi del 1979 nell'intero triennio 2012 – 2014. Inferiori ai volumi del 1979 sono entrambi i prodotti: la benzina, infatti, ha realizzato nel 2014 vendite per 338 milioni di litri contro i 1.153 milioni del 1979, ma persino il gasolio – i cui consumi sono aumentati in autostrada in due distinte fasi, intervallate da una flessione, di cui la prima verso il 1990 e la seconda da dopo il 2000 – ha avuto vendite nel 2014 per 1,447 miliardi di litri contro 1,526 miliardi di litri nel 1979.

Le vendite complessive di benzina e gasolio in autostrada sono andate progressivamente crescendo dagli anni 1979 al 1985, pur non superando ancora in tale intervallo temporale i 3 miliardi di litri, livello raggiunto a partire dal 1986 e via via accresciuto sino al 1996 per superare nel 1997 i 4 miliardi di litri, valore attorno al quale si sono mantenute alcune annualità [dal 1997 al 2004, con il massimo volume di vendite registrato nel 1998 con 4,307 miliardi di litri].

Iniziata dal 2005 la fase discendente, sino al 2010 essa è stata caratterizzata da volumi di vendite ancora superiori ai 3 miliardi di litri – cioè grosso modo corrispondenti ai volumi degli anni 1986 – 1996 -, limite «*franato*» nel 2011 e 2012, in cui le vendite si attestavano comunque ancora sopra i 2 miliardi di litri – cioè grosso modo corrispondenti ai volumi degli anni 1979 – 1985 -, limite anche questo polverizzato nel 2013 e 2014 con vendite inferiori ai 2 miliardi di litri.

Nell'analisi dei dati su base mensile si osserva che nel primo trimestre 2015 la somma delle vendite di benzina [52,6 milioni di litri] e di gasolio [288 milioni di litri] in autostrada è stata pari a 340,6 milioni di litri: un valore che risulta il più basso per il trimestre della serie temporale disaggregata su base mensile disponibile, in cui nel primo trimestre 1998 le vendite furono pari a 922,4 miliardi di litri: ossia la perdita del primo trimestre 2015 è pari al 63,07 % rispetto al risultato di primi tre mesi del 1998, ed è altresì inferiore dell'11,99 % alle vendite del primo trimestre 2014 che totalizzava 387 milioni di litri.

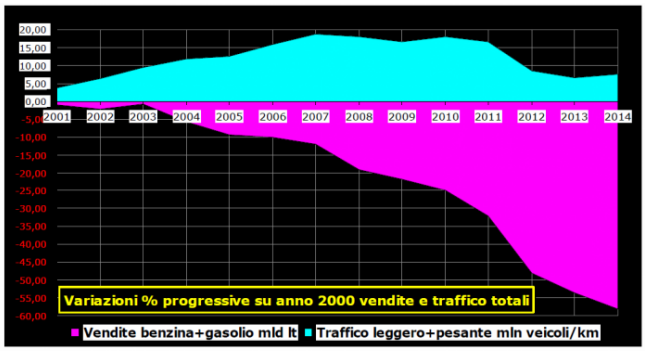
In relazione ai volumi di traffico autostradali [su fonte AISCAT ed espresse in milioni veicoli/chilometro], e, in particolare, i dati relativi al traffico di veicoli leggeri, di veicoli pesanti e della loro sommatoria su base annua totale dal 2000 al 2014 e quelli relativi al traffico di veicoli leggeri, di veicoli pesanti e della loro sommatoria su base mensile dal gennaio 2002 al marzo 2015. In ordine alla prima serie – ossia traffico di veicoli leggeri, di veicoli pesanti e della loro sommatoria su base annua totale dal 2000 al 2014, si osserva che i volumi di veicoli totali sono cresciuti dal 2000 al 2014 da 70.477 mln veicoli/km a 75.790, con un incremento del 7,54 %, mentre, nel dettaglio, i volumi di veicoli leggeri sono cresciuti da 53.687 mln veicoli/km a 58.728, con un aumento del 9,39 %,

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

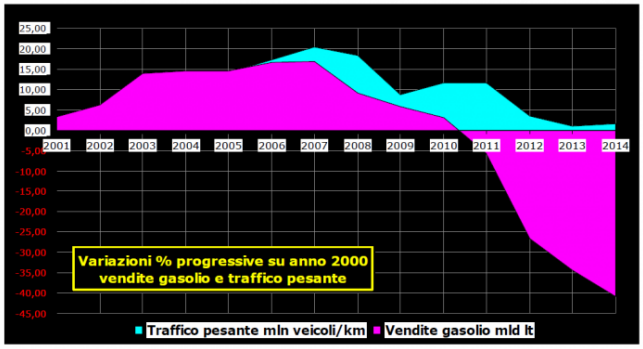
assai più contenuta la variazione dei volumi di veicoli pesanti, aumentata solo dell'1,62 %, da 16.790 mln veicoli/km a 17.062.
Dopo una fase in continua crescita dei volumi di traffico, che ne ha determinato un incremento in misura del 18,8 % nel 2007 rispetto al 2000, gli anni dal 2008 al 2011 hanno marcato una certa stabilità, sia pure attestata su volumi più ridotti nell'ordine di un 1,8 % in meno rispetto al picco del 2007, per poi decrescere dal 2012 al 2013 di 9,2 punti percentuali rispetto alla media del periodo 2008-2011, infine, il 2014 ha segnato una lievissima ripresa dei volumi di traffico non superiore allo 0,8 % sul 2013, ma ancora inferiore di un punto percentuale ai valori del 2012.

Nel primo trimestre 2015 la sommatoria dei volumi di traffico di veicoli leggeri [12.460,2 milioni veicoli/km] e di veicoli pesanti [4.083,0 milioni veicoli/km] in autostrada è stata pari a 16.553,2 milioni veicoli/km: un valore che risulta più alto del 3,28 % rispetto al primo trimestre del 2002, con la sola eccezione del traffico pesante, mentre risulta superiore in tutte le classi di veicoli ai volumi di traffico del primo trimestre 2014 [+2,75 % sul traffico leggero, + 3,39 % su quello pesante e +2,91 % in totale].

Dinamica % delle vendite e del traffico totali dal 2001 al 2014



Dinamica % delle vendite di gasolio e del traffico pesante dal 2001 al 2014



Lo studio divide l'intero periodo di studio dei dati in due fasi: una «*pre-crisi economica*» dal 1998 al 2008 ed una «*post-crisi economica*» dal 2009 al 2014. Dall'analisi delle due fasi temporali, si osserva che: 1) l'andamento di segno negativo dei volumi di traffico – si tratti del traffico di veicoli leggeri, che di veicoli pesanti e, conseguentemente, di veicoli totali – si è sempre e solo verificato nella seconda fase temporale 2009-2014 [nel dettaglio, dal 2011 al 2013 per i veicoli leggeri, nel 2009 e dal 2012 al 2013 per i veicoli pesanti, nel 2009 e dal 2011 al 2013 per la somma di tutti i veicoli]; conseguentemente la fase temporale 2009-2014 ha contribuito alla flessione di tutti i volumi di traffico per il 100,0 % del loro ammontare; 2) l'andamento di segno negativo dei volumi di vendite – si tratti delle vendite di benzina o delle vendite totali di benzina e gasolio – si è verificato sia nella prima fase 2000-2008 [nel dettaglio, in tutti gli anni dal 2000 al 2008 per la benzina, in tutti gli anni dal 2000 al 2008, tranne che il 2003, per la somma di vendite di benzina e gasolio] sia nella seconda fase temporale 2009-2014 [nel dettaglio, in tutti gli anni dal 2009 al 2014 sia per la benzina che per il gasolio che per la somma di vendite di benzina e gasolio]; conseguentemente per le vendite di benzina la fase temporale 2000-2008 ha contribuito alla loro flessione nella misura del 70,0 % mentre la fase temporale 2009-2014 vi ha contribuito per il residuo 30,0 %; per le vendite sommate di benzina e gasolio la fase temporale 2000-2008 ha contribuito alla loro flessione nella misura del 32,9 % mentre la fase temporale 2009-2014 vi ha contribuito per il residuo 67,1 % e conseguentemente per le vendite di gasolio solo la fase temporale 2009-2014 ha contribuito alla loro flessione per il 100,0 % del loro ammontare.

Nella fase temporale 2009-2014, un sommario calcolo, effettuato sui singoli prodotti delle vendite e sulle singole classi di veicoli del carico di traffico, evidenzia che il contributo alle perdite delle vendite è addebitabile alla flessione del traffico pesante in ragione almeno dell'82 % del totale e, per la parte residua del 18 %, alla flessione del traffico leggero: chiaro

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

indizio della conseguenza della crisi economica.

E sulla progressiva precarietà economica della rete, lo studio spiega che:
1) dal 1998 al 2008 – fase «*pre-crisi*» – l'erogato medio nazionale per p.v. autostradale è sceso da 9,301 a 7,450 milioni di litri, con una flessione del -19,90 %; 2) dal 2008 al 2014 – fase «*post-crisi*» – l'erogato medio nazionale per p.v. autostradale è sceso da 7,450 a 3,855 milioni di litri, con una flessione del -48,25 %; dal 1998 al 2014 – nel complesso delle due intere fasi «*pre*» e «*post-crisi*» – l'erogato medio nazionale per p.v. autostradale è sceso da 9,301 a 3,855 milioni di litri, con una flessione del -58,55 %.
In sintesi, il periodo «*pre-crisi*» pesa nel crollo totale delle vendite già per un terzo mentre quello della seconda fase «*post-crisi*» ne ha determinato gli altri due terzi.
Nella parte finale dello studio è anche **riportato integralmente** – allegati compresi, relativi alla suddivisione delle singole aree di servizio – **il Piano di ristrutturazione della rete e dei servizi**, già scaricabile dal **Figisc Anisa News** N. 28 del 13 agosto 2015. [G.M.]

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

PREZZO INDUSTRIALE A PARI, IMPOSTE ITALIA PIÙ 23 CENT/LITRO SU U.E.

— 12 settembre 2015



Nel complesso dei prezzi dei carburanti in Eurolandia, **mentre si azzera la differenza del prezzo industriale italiano rispetto a quello medio comunitaria, si conferma quanto già noto dal 2012, ossia che le imposte in Italia sono molto più elevate della media comunitaria ed esattamente, per il periodo da agosto 2014 a luglio 2015, di 23,4 centesimi al litro**!

È quanto esposto dettagliatamente nello studio, condotto dalla **FIGISC ANISA**, con il titolo «***I prezzi di un anno nell'Europa Comunitaria – Agosto 2014/Luglio 2015***», visibile in formato pdf e scaricabile integralmente **cliccando con il *mouse* sul titolo di seguito**

Prezzi di un anno nell'Europa Comunitaria agosto 2014-luglio 2015

oppure disponibile sul sito nazionale www.figisc.it all'indirizzo *web*

http://www.figisc.it/studi-convegni-dettaglio/i-prezzi-di-un-anno-nell-europa-comunitaria-ago-2014-lug-2015/identificatore/4988/pagina/1

Se si prendono in esame non i prezzi in senso assoluto, bensì le dinamiche sviluppate nel periodo agosto 2014 – luglio 2015 – dice lo studio – si vedrà che la dinamica del prezzo al dettaglio in Italia è in linea, e persino marginalmente più ribassista, con le medie comunitarie calcolate sia su tutti i ventotto Paesi dell'Unione sia solo sui diciannove di area monetaria euro. Ma quando si valuta il prezzo in senso assoluto, si verifica che vi è una estrema differenziazione dei prezzi al dettaglio a seconda dei diversi Paesi e che il posizionamento dell'Italia nella relativa classifica, ossia lo scarto del prezzo al consumo nazionale della benzina rispetto alle medie comunitarie, oscilla tra i +0,231 euro/litro ed i +0,249, e lo scarto del prezzo nazionale del gasolio oscilla tra i +0,227 euro/litro ed i +0,243, rispettivamente calcolati sulla media a ventotto Paesi ed a quella a diciannove.

Stabilita questa notevole differenza del prezzo al consumo, lo studio affronta le dinamiche dei singoli fattori che la determinano: il prezzo industriale e le imposte.

E sul tema del prezzo industriale – che è la componente del prezzo al netto delle imposte e che sostanzialmente si identifica come sommatoria del costo del prodotto finito e dei costi e margini del sistema distributivo, un mix di fattori di valenza internazionale [il primo] e di valenza locale [i secondi], funzionali, questi ultimi, alle caratteristiche, alle logistiche ed agli assetti delle reti distributive tipiche di ciascun Paese – si rileva che in relazione alle medie del contesto comunitario, sia considerato a ventotto che a diciannove Paesi, la dinamica congiunturale del prezzo industriale italiano è in linea di assoluta omogeneità e coerenza con le dinamiche dell'Unione.
Pur se le differenze tra i prezzi industriali dei vari Paesi comunitari risultano abbastanza significative, lo scarto medio tra i prodotti rispetto alle medie comunitarie del prezzo industriale dell'Italia si può calcolare nella media del periodo praticamente nullo: un calcolo che deriva da una ponderazione tra le quote di consumi in rete del prodotto a scarto con segno positivo [la benzina, che in Italia vale il 36,61 % del totale nel periodo considerato, con uno scarto di segno più sulle medie comunitarie compreso tra +0,006 e +0,009 euro/litro] e le quote di consumi in rete del prodotto a scarto con segno negativo [il gasolio, che in Italia vale il 63,39 % del totale nel periodo considerato, con uno scarto di segno meno sulle medie comunitarie compreso tra -0,002 e -0,005 euro/litro].

Nei calcoli usati per determinare il prezzo industriale nazionale della benzina, si è doverosamente tenuto conto della incidenza delle addizionali regionali di accisa su questo prodotto applicate da alcune regioni, il cui ammontare ponderale nazionale risulta essere pari a 0,009 euro/litro, elemento che non viene considerato nelle rilevazioni comunitarie del prezzo e delle sue componenti, che si limitano a scorporare solamente le accise nazionali.

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

Sull'altro fattore formativo del prezzo al dettaglio, ossia la sommatoria delle imposte gravanti sui carburanti, lo studio mette in evidenza che, da un lato, mentre l'andamento delle imposte nel periodo di studio è grosso modo omogeneo nell'intero contesto comunitario ivi compreso in maniera assolutamente allineata quello italiano, dall'altro, quando, invece, si passi ad esporre i dati assoluti – ossia i valori effettivi delle imposte nei diversi Paesi dell'Unione -, emerge che l'elevata pressione fiscale in Italia rispetto alle medie comunitarie costituisce la vera e pressoché unica ragione della rilevante differenza di prezzo al dettaglio rispetto sempre alle medie comunitarie, ossia il vero fattore rilevante è rappresentato dallo «*stacco Italia delle imposte*».
Infatti, il divario medio dall'agosto 2014 al luglio 2015, del prezzo al dettaglio nazionale della benzina rispetto a quello medio comunitario a ventotto Paesi [+0,249 euro/litro] è determinato per il 96,4 % dell'ammontare dal divario delle imposte [+0,240 euro/litro] e solo per il 3,6 % dallo scarto del prezzo industriale [+0,009 euro/litro] e quello del gasolio [+0,226 euro/litro] è determinato interamente, e persino in eccedenza al suo ammontare, dal divario delle imposte [+0,231 euro/litro] con uno scarto del prezzo industriale che persino ne attenua, sia pure quasi in misura impercettibile, l'ammontare [-0,005 euro/litro].



Sull'annoso argomento dello «*stacco Italia*» del prezzo industriale, lo studio evidenzia con i dati almeno due elementi significativi: che lo «stacco» del prezzo industriale – considerato come lo scostamento sulle medie comunitarie da parte dei singoli Paesi, sia in eccesso, sia in difetto – è elemento fisiologico e costante e non rappresenta assolutamente un unicum italiano; che lo «*stacco Italia*» in particolare, a differenza dello «*stacco imposte*», è un fattore in via di totale dissolvimento, circostanza che ne rende inutile/ozioso ogni riferimento quando si ragioni di prezzi dei carburanti, precisando altresì che, contrariamente alle rilevazioni comunitarie che calcolano le medie con il criterio della ponderazione in base ai volumi di consumi assegnabili ai singoli Stati membri il metodo nello studio per la determinazione delle medie stesse è il criterio della media aritmetica [un litro di benzina o gasolio è sempre un litro!].

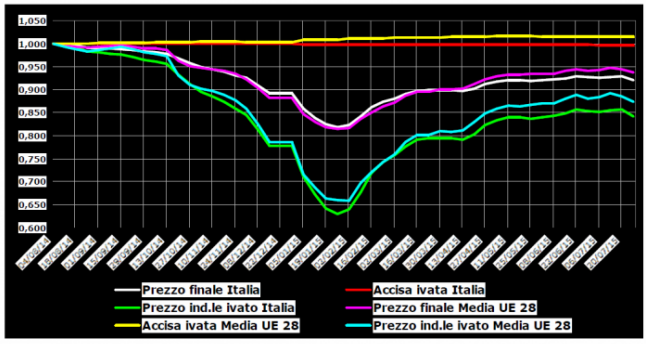
Lo studio relaziona anche sulla diversità delle dinamiche delle singole componenti incorporate dalla sommatoria delle imposte, ossia distintamente l'accisa [+IVA sull'accisa] e l'IVA sul prezzo industriale, di cui la prima, l'accisa, in assenza di interventi dei singoli Stati in aumento o diminuzione sia dell'accisa stessa, sia dell'aliquota IVA, rimane un fattore statico del prezzo al dettaglio e ne costituisce il *ground noise*, il «*rumore di fondo*» che è spesso maggioritario rispetto alla totalità del prezzo al dettaglio stesso -, totalmente «*impermeabile*» e neutro rispetto agli andamenti del prezzo industriale – cioè dei fattori di mercato dinamici, sia internazionali che locali [quotazioni del greggio e dei prodotti «*finiti*», costi e margini della distribuzione finale], mentre la seconda, l'IVA sul prezzo industriale, è ovviamente «*permeabile*» alle dinamiche del prezzo industriale ed in misura più o meno variabile influenza anche il prezzo al dettaglio.
L'Italia ha mediamente nel periodo di studio la terza accisa sulla benzina più elevata in ordine decrescente dopo Olanda e Regno Unito e la seconda accisa sul gasolio più elevata in ordine de-crescente dopo il Regno Unito; lo scarto dell'accisa sulla benzina in Italia va da +0,169 [+29,8 %] a +0,186 [+33,8 %] euro/litro, a seconda che si computi sulla media comunitaria a diciannove Paesi di area monetaria euro o su quella a ventotto Paesi, mentre lo scarto dell'accisa sul gasolio in Italia va da +0,181 [+41,5 %] a + 0,186 [+43,2 %] euro/litro, sempre a seconda della media di riferimento; infine, vi è uno *spread* estremamente accentuato tra i valori minimi e quelli massimi nell'ambito dei singoli Paesi comunitari: per la benzina ammonta a 0,456 euro/litro e per il gasolio a 0,489 euro/litro.

L'analisi del modello di funzionamento dei prezzi nelle loro componenti nell'ambito dell'Unione Europea ed in Italia dimostra che la componente del prezzo industriale [prezzo al dettaglio al netto delle imposte] risente pressoché integralmente delle variazioni dei fondamentali di mercato internazionali, mentre per quella delle imposte, mentre l'accisa e l'IVA sull'accisa rimangono componenti fisse e «*resistenti*» del prezzo al dettaglio, l'IVA sul prezzo industriale segue esattamente le variazioni di tale componente del prezzo. In sintesi, nel modello italiano ed in quello comunitario europeo, caratterizzato da una rilevante e spesso maggioritaria incidenza

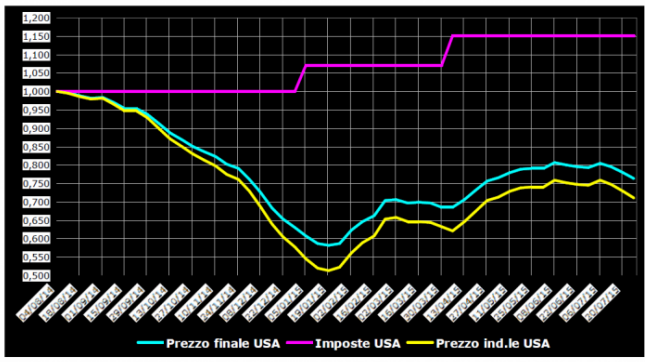
figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

delle accise ivate sull'ammontare del prezzo al dettaglio, le variazioni del mercato internazionale di segno fortemente ribassista che hanno caratterizzato la fase dal settembre 2014 al gennaio 2015 hanno contribuito a ribassare il prezzo industriale in misura significativamente maggiore rispetto a quanto hanno contribuito a ribassare il prezzo intero, e ciò in misura direttamente proporzionale all'incidenza percentuale delle accise sul prezzo intero; ciò non significa che il prezzo al dettaglio avrebbe dovuto diminuire più di quanto non sia diminuito in relazione alle tendenze ribassiste del mercato internazionale, ma semplicemente che non vi può essere corrispondenza tra effetti ribassisti, sul greggio ed i prodotti «*finiti*», e quelli sul prezzo finale, se una parte troppo importante del prezzo è fatta di imposte «*impermeabili*» a tali variazioni.

Modello di prezzo ITALIA-U.E.: le imposte elevate smorzano l'impatto sul prezzo finale del calo di greggio e prodotti



Modello di prezzo Stati Uniti: le imposte ridotte amplificano l'impatto sul prezzo finale del calo di greggio e prodotti



Iin altri termini, nel modello comunitario più una parte significativa del prezzo al dettaglio è costituita da imposte «*fisse*» [quali sono le accise], meno significativo è l'impatto sul prezzo al dettaglio di eventuali variazioni anche molto accentuate in ribasso del prezzo industriale. Un modello totalmente diverso da quello statunitense, nel quale – come è spiegato nello studio – il più basso livello di imposte permette di apprezzare l'influenza sul prezzo finale dei ribassi di mercato internazionale in misura ben più significativa di quanto non accada nell'Europa Comunitaria. [G.M.]