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

FIGISC ANISA NEWS N. 35/2015 08.11.2015

GRAVISSIMO RICATTO DI ENI SUI PREZZI IN AUTOSTRADA



È evidente che in questa vicenda dell'aumento del prezzo cade ogni residua foglia di fico su quella che è la finzione e quella che è la realtà del rapporto gestore-azienda sull'argomento prezzi: nella determinazione unilaterale del prezzo di cessione, di quello consigliato e di quello massimo ammissibile, si compie e si integra l'assoluta dipendenza economica del gestore, ad onta delle norme nazionali e comunitarie al riguardo.
Come è evidente quale è il concetto di «trattativa» che, sempre ad onta delle norme speciali di settore, piace al ENI in particolare, ma anche in genere all'industria petrolifera: una «coazione a trattare» alle condizioni di una sola delle parti, mettendo l'altra di fronte all'unica alternativa di mangiare l'osso o saltare il fosso.

IN QUESTO NUMERO

ANISA FAIB FEGICA SU AUMENTI PREZZI ENI

Riproduciamo di seguito la comunicazione inviata ad ENI – nonché ai Ministeri competenti, ad ASPI ed AISCAT – da FAIB…

AUTOSTRADE: TAR SU RICORSO U.P. NON SOSPENDE IL DECRETO

Sulla vicenda del decreto interministeriale sulle autostrade datato 10/08/2015, che approva il «piano di ristrutturazione della rete delle aree di…

FIGISC ANISA NEWS N. 35/2015

SOMMARIO

GRAVISSIMO RICATTO DI ENI SUI PREZZI IN AUTOSTRADA
8 novembre 2015

ANISA FAIB FEGICA SU AUMENTI PREZZI ENI
8 novembre 2015

AUTOSTRADE: TAR SU RICORSO U.P. NON SOSPENDE IL DECRETO
8 novembre 2015

FIGISC AI CONVEGNI DI OIL& NONOIL
8 novembre 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

GRAVISSIMO RICATTO DI ENI SUI PREZZI IN AUTOSTRADA

— 8 novembre 2015



La decisione di **ENI** di aumentare considerevolmente i prezzi sulla rete autostradale ha tutto il sapore di un grave atto ricattatorio verso i gestori del marchio, intervenuto per di più in una fase in cui era in atto una trattativa, se pur difficile e complessa, sul rinnovo dell'accordo economico-normativo, atto che tradisce, assai più che il nervosismo a seguito della decisione dell'assemblea dei gestori di ricusare i termini della proposta avanzata da **ENI**, l'intento di dimostrare che non esistono margini di discussione se non quelli concepiti e voluti dall'azienda e, quindi, a vanificare il senso stesso della trattativa nonché a togliere qualunque residuo margine di autonomia al gestore.

Per ripercorrere questa vicenda e per distinguere i comportamenti delle parti, si ricorderà che era stata l'azienda stessa a disdettare il precedente accordo «*del 27.07.2005*» – in realtà l'ultimo accordo risale al 12.04.2011 ed è comunque scaduto ormai dal 31.12.2011 – con una comunicazione dello scorso 8 giugno in cui il pretesto addotto per stracciare i patti fu il «*mancato rispetto da parte Vostra e dei Vostri associati delle previsioni relative al prezzo massimo di vendita al pubblico*», una decisione – quella di non attenersi al prezzo massimo [aspetto parziale nel corpo complessivo degli accordi] – assunta dai gestori è stata, come abbiamo più volte ripetuto in tutte le sedi, «*la risposta minima e necessaria alla situazione generata dai comportamenti assunti dalle compagnie [e quindi da **ENI** tra le altre] petrolifere per sottrarsi all'obbligo di legge di negoziare il rinnovo e l'adeguamento degli accordi da tempo scaduti ed alle condotte in tema di politiche commerciali che hanno introdotto unilateralmente politiche di prezzo discriminatorie e progressivamente non competitive con ampio pregiudizio dell'economia delle gestioni e dell'andamento delle vendite. Situazioni di degrado che non sono state – dopo quasi quattro anni di vertenza – minimamente rimosse od attenuate*».

Poiché l'azienda aveva annunciato di dar corso alla disdetta dell'accordo «*con effetto dal 1/9/2015*» e, comunque di essere disponibile «*ad aprire subito un tavolo per un riesame congiunto della tematica di cui trattasi, volto a trovare un accordo, da sottoscriversi entro la data suindicata di efficacia del recesso*», le Organizzazioni di categoria hanno sollecitato la ricerca di un accordo ed hanno infine aderito alla richiesta di **ENI** di aprire un tavolo, richiesta anche probabilmente accelerata dalla necessità della controparte di capire con quali conti economici dovesse affrontare la partita dei nuovi bandi di assegnazione dei servizi *oil* in autostrada.

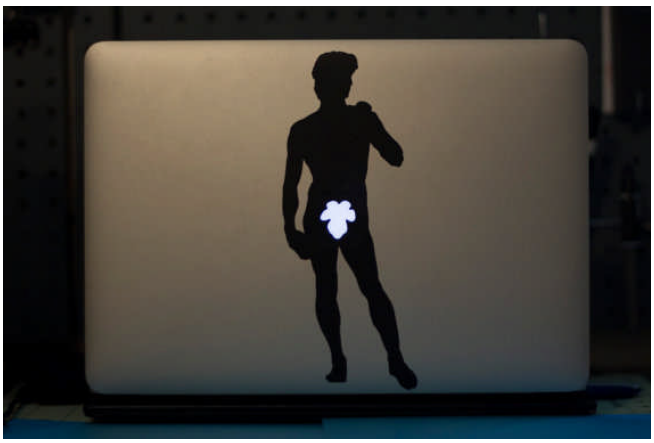
Infine, di fronte alle «*proposte*» messe in campo dall'azienda – che, per i loro contenuti, necessitavano di approfondimenti e di valutazioni che non potevano essere esperiti e/o assunti solo dalle limitatissime delegazioni che l'azienda aveva invitato al tavolo – **FAIB Autostrade**, **FEGICA** ed **ANISA** hanno convocato una assemblea dei gestori del marchio, che, riunitasi il 7 ottobre, ha unanimemente deliberato «*di non poter accogliere le proposte dell'Azienda, così come presentate, in quanto considerate, nel loro complesso, – insufficienti per poter ambire a porre fine ad un lungo periodo caratterizzato da una tangibile indifferenza aziendale alle problematiche del segmento autostradale in generale e di quelle dei gestori in particolare e dalla conseguente contrapposizione creatasi tra le parti; – inadeguate sia sotto il profilo economico che quello normativo, in particolare in relazione agli adempimenti pretesi dall'Azienda a carico dei gestori ed alla genericità con la quale vengono evocati gli impegni da assumere per adottare politiche commerciali capaci di rilanciare i consumi nel segmento autostradale*».

Né tale decisione intendeva inibire in alcun modo un prosieguo più produttivo della trattativa, anzi, esattamente il contrario, tanto che l'assemblea «*tuttavia, nella piena consapevolezza del delicato momento di passaggio che vive il settore, delle complesse criticità che lo attraversano nell'attualità e che rischiano di essere ancor più enfatizzate da comportamenti di altri soggetti che si collocano del tutto fuori dall'alveo delle normative vigenti e confermando la propria convinta adesione al metodo del dialogo e del confronto*» deliberava di conferire «*il mandato, all'unanimità alle delegazioni rappresentative al più alto livello delle associazioni **FAIB**, **FEGICA** e **ANISA** di proseguire la presente fase negoziale ed esplorare ogni*

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

*possibile ulteriore spazio di mediazione con **ENI** al fine di apportare i correttivi, ritenuti minimi ed indispensabili, all'ipotesi di accordo collettivo predisposto al momento dalla Azienda*».

Invece di una ripresa della trattativa con un atteggiamento più possibilista dell'azienda, ci si è trovati di fronte ad un secco «*prendere o lasciare*», a recriminazioni – ufficiali od ufficiose poco importa – che addossavano, anche con alcuni distinguo tra le persone, la responsabilità dello stallo [o della rottura, a seconda degli auspici reconditi dell'azienda] della trattativa alla decisione di affidare la valutazione della proposta all'assemblea dei gestori, e, infine, vera spada di Brenno sulla bilancia, con l'aggiunta della decisione – traendo pretesto dal già utilizzato argomento del superamento del prezzo massimo – di aumentare il prezzo per «*riprendersi*» dai gestori l'*overprice*, per «*castigare*» i gestori che hanno tentato di minimamente e temporaneamente difendersi dalle discriminazioni – queste durevoli e strutturali – derivanti dalle politiche di *pricing* di **ENI**.
E, aggiungiamo, per togliere al gestore indisciplinato qualunque velleità di rifarsi sul prezzo facendogli capire quale sarà la misura che l'azienda intende adottare per spogliarlo integralmente di qualunque residua e pur marginalissima autonomia economica e funzione gestionale.



A questo si aggiunga che certamente **ENI** [e gli altri marchi] ha/hanno ispirato il ricorso presentato al TAR [che non ha almeno accolto la correlata richiesta di sospensiva] da **Unione Petrolifera** specificamente anche contro il principio di «*continuità gestionale*» previsto – sia pure in maniera contradditoria e non senza vincoli asimmetrici tra operatori – dal decreto interministeriale di agosto sulle autostrade.

Che certamente intende mantenersi le mani totalmente libere sulla partita dei nuovi bandi, andando a decidere cosa prendere e cosa mollare senza lacci e lacciuoli su obblighi contrattuali coi gestori e, quindi, con una categoria «*piegata*» esclusivamente alle sue condizioni, ed è questa l'unica ragione, oltre a quella del costo del gestore nel conto degli affidamenti, per andare – dal punto di vista aziendale – a formulare un «*accordo*».

È evidente che in questa vicenda dell'aumento del prezzo cade ogni residua foglia di fico su quella che è la finzione e quella che è la realtà del rapporto gestore-azienda sull'argomento prezzi: nella determinazione unilaterale del prezzo di cessione, di quello consigliato e di quello massimo ammissibile, si compie e si integra l'assoluta dipendenza economica del gestore, ad onta delle norme nazionali e comunitarie al riguardo.
Come è evidente quale è il concetto di «*trattativa*» che, sempre ad onta delle norme speciali di settore, piace al **ENI** in particolare, ma anche in genere all'industria petrolifera: una «*coazione a trattare*» alle condizioni di una sola delle parti, mettendo l'altra di fronte all'unica alternativa di **mangiare l'osso o saltare il fosso**.

Ed è con questa *escalation* di conflittualità, con questi retropensieri che l'azienda ha riconvocato per martedì prossimo le associazioni dei gestori……..

Stefano CANTARELLI

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

ANISA FAIB FEGICA SU AUMENTI PREZZI ENI

— 8 novembre 2015



Riproduciamo di seguito la comunicazione inviata ad ENI – nonché ai Ministeri competenti, ad ASPI ed AISCAT – da FAIB Autostrade, FEGICA ed ANISA, a seguito della decisione aziendale assunta in settimana di aumentare considerevolmente i prezzi nella rete autostradale, e, di seguito, il modello di comunicazione da inviare ad ENI da parte dei gestori di marchio.

Roma, 5 novembre 2015
Prot. n. 114/2015

Spett.le
ENI S.p.A.
Downstream & industrial operation
Via Laurentina, 449
00142 ROMA

alla c.a.
dott. **Salvatore Sardo**
dott. **Paolo Grossi**

e, p.c., Egr. dott. **GRAZIANO DELRIO**
MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Gent.ma dott.ssa **FEDERICA GUIDI**
MINISTRO SVILUPPO ECONOMICO

Gent.ma Sen. **SIMONA VICARI**
SOTTOSEGRETARIO SVILUPPO ECONOMICO

Egr. Sen. **RICCARDO NENCINI**
VICEMINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Egr. Arch. **MAURO COLETTA**
Direttore Generale Infrastrutture e Trasporti

Egr. Ing. **GILBERTO DIALUCE**
Direttore Generale Sviluppo Economico

Egr. Ing. **GIANFRANCESCO VECCHIO**
Direttore Generale Sviluppo Economico

Egr. dott. **FABRIZIO PALENZONA**
PRESIDENTE AISCAT

Egr. Ing. **GIOVANNI CASTELLUCCI**
AMMINISTRATORE DELEGATO ASPI

Loro Sedi

Oggetto:

Aumento dei prezzi dei carburanti imposto ai Gestori delle AdS autostradali a marchio eni/Agip. Diffida ad adempiere.

Risulta dai dati estratti e resi pubblici dal portale elettronico del Ministero dello sviluppo economico, nonché da numerosissime segnalazioni di Gestori delle AdS autostradali a marchio eni/Agip, che codesta azienda abbia provveduto a partire dalla data del 4 novembre u.s. ad aumentare in misura consistente – addirittura fino a 15 cent/lt! – per quanto in modo disomogeneo sul territorio, il prezzo con il quale rifornisce in esclusiva tali suddette AdS con il conseguente effetto sul prezzo praticato al pubblico sui prodotti carburanti.

Si tratta, di una iniziativa gravissima, ingiustificata, arbitraria ed illegittima sotto diversi profili, oltreché idonea, in ogni caso, a produrre un evidente danno economico e finanziario alle piccole imprese di gestione, ed un grave danno al consumatore che da esse si rifornisce, tanto più in un segmento di viabilità ancora sottoposto al regime di concessione pubblica e caratterizzato da barriere che ne regolano l'accesso ed in una situazione di prezzi già «ordinariamente» troppo elevati (in ragione mediamente già di più di 10 cent/litro) rispetto alla rete ordinaria.

Già di per sé, un tale comportamento appare essere adottato in violazione del dettato legislativo che impone al fornitore in esclusiva di garantire al gestore condizioni di approvvigionamento dei carburanti eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento (cfr. art. 17, legge

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

27/2012).
Un comportamento che enfatizza una situazione di fatto già denunciata in passato e a più riprese dalle scriventi Federazioni – nel silenzio colpevole della controparte – che ha imposto e in via crescente impone nell'attualità, alla maggior parte dei Gestori di AdS a marchio eni/Agip condizioni e prezzi palesemente e ingiustificatamente peggiori e quindi discriminatori non competitivi sia all'interno dello stesso marchio che verso marchi petroliferi concorrenti, sia che si limiti il confronto al solo mercato autostradale, sia che si considerino gli impianti comunque commercialmente interferenti posti lungo la viabilità ordinaria.



Circostanza che ha concorso in modo determinante (in misura maggiore di qualsiasi crisi economica) alla sensibile contrazione delle vendite (oltre il 50% nell'ultimo quinquennio) fatta registrare sia dalle singole AdS che dall'intero mercato autostradale.

Tuttavia, il suddetto comportamento aziendale assume maggiore gravità e nuovi ed ulteriori profili legali, ove fossero confermate le ragioni con le quali funzionari incaricati da codesta azienda hanno inteso motivare l'aumento dei prezzi alle singole gestioni.
Secondo tali funzionari, infatti, l'aumento dei prezzi sarebbe stato adottato da eni non già in ragione di una, per quanto discutibile, politica commerciale, ma allo scopo di «*punire*» i Gestori «*rei*» di avere fissato il prezzo al pubblico dei carburanti in modo difforme da quanto gradito all'azienda e, quindi, di vedersi «*restituito*» quanto incassato dai Gestori.

Circa l'intento «*punitivo*» (e volendo in questa sede accuratamente sorvolare sui profili di natura penale che potrebbero essere fatti emergere) in relazione alla fissazione dei prezzi al pubblico, è qui appena il caso di accennare che:
a) la legislazione italiana e comunitaria assegna al gestore, in via esclusiva ed inequivocailmente, la facoltà di determinare i prezzi al pubblico dei carburanti;
b) la possibilità del fornitore di fissare un prezzo massimo ovvero raccomandato di rivendita prevista dal Regolamento UE 330/2010 con esplicite limitazioni («*a condizione che questi non equivalgano ad un prezzo fisso o ad un prezzo minimo di vendita per effetto di pressioni esercitate o incentivi offerti da una delle parti*», comma a), art. 4), può essere esercitata solo se si realizzi quanto disposto dalla legge 57/2001, art. 19, comma 3, che obbligatoriamente assegna alla contrattazione collettiva, attraverso la sottoscrizione di appositi Accordi collettivi aziendali, «*l'individuazione dei criteri di formazione dei prezzi di vendita consentiti nel regolamento*»;
c) in ossequio al combinato disposto delle normative sopra citate, fin dal 2002, e ripetutamente in seguito, le Organizzazioni di categoria si sono rese disponibili ad inserire negli Accordi collettivi aziendali sottoscritti con Agip Petroli e successivamente con eni (18.7.2002-25.7.2003-27.7.2005-12.4.2011 nella rete autostradale;
24.7.2003-5.2.2004-10.6.2004-24.7.2006-28.7.2009-19.12.2014 in quella ordinaria) i criteri per l'imposizione di un prezzo massimo di vendita per i carburanti; prezzo massimo «*insuperabile*» a pena per il Gestore della perdita stessa della sua attività. Proprio in forza di tali Accordi collettivi – ai quali il quadro normativo speciale di settore (d.lgs. 32/1998 e successive integrazioni e modificazioni di cui alle leggi 57/2001 e 27/2012) assegna valore *erga omnes* – i prezzi dei carburanti, anche in autostrada, hanno goduto di una dinamica virtuosa a favore dei consumatori ed hanno consentito a codesta azienda di adottare la propria politica commerciale (e di prezzo) collegata all'intera rete di marchio senza eccezione;
d) tuttavia, l'ultimo Accordo collettivo aziendale, sottoscritto il 12.4.2011, risulta scaduto al 31 dicembre del medesimo anno e non rinnovato – ancora oggi – per una palese indisponibilità aziendale al suo rinnovo e all'adeguamento delle condizioni economico-normative che regolano il rapporto tra azienda e singoli Gestori, figlio di una scelta strategica che è risultata essere, a maggior ragione alla luce degli avvenimenti odierni, tanto miope quanto imprudente;
e) a causa di tale ostinata decisione aziendale, alle Organizzazioni di categoria dei Gestori non è rimasta altra scelta che – nell'ambito delle prerogative che la legge assegna loro – avviare a far data dal giorno 23 luglio 2012 una serie di iniziative di protesta sindacali, formalmente comunicate anche a codesta azienda, tra le quali la sospensione della sola parte degli Accordi collettivi, relativa, appunto, al prezzo massimo. Ciò, anche in ragione del fatto che, in mancanza dell'adeguamento delle condizioni economiche – tanto più in presenza della rapida contrazione delle vendite, combinata con

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

il progressivo aumento dei costi fissi e mobili, che già allora faceva sentire i propri effetti sulle gestioni – era vitale offrire ai Gestori l'unica possibilità residua di ricercare l'equilibrio dei propri bilanci. Una situazione destinata a riproporsi fin tanto che ai Gestori non verranno riconosciute nuovamente delle condizioni economiche compatibili con le funzioni loro assegnate;
f) a conferma della bontà delle ragioni qui sinteticamente esposte e della veridicità della ricostruzione proposta, sarà sufficiente esporre il contenuto del Verbale degli Incontri del 24 e del 27 luglio 2012 sottoscritto dalle scriventi Federazioni e da Unione Petrolifera, in nome e per conto anche di codesta azienda, nella sede istituzionale del Ministero dello sviluppo economico. Con il suddetto Verbale, l'allora Sottosegretario di Stato, Prof. Claudio De Vincenti – ora Sottosegretario della Presidenza del Consiglio -, ha ritenuto opportuno sia richiamare la necessità di assicurare «*al gestore condizioni eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento anche in coerenza con le disposizioni di cui … alla Legge 24.3.2012 n.27*», sia invitare le parti «*affinché vengano riaperti al più presto i tavoli per le trattative sugli* "accordi di colore" *aziendali … di cui alla Legge 57/2001*».

Quanto poi alla pretesa di considerare «*proprietà aziendale*» quanto incassato dai Gestori – in modo legittimo, tenuto conto di quanto in precedenza illustrato – tanto da inopinatamente reclamarne la «*restituzione*», appare del tutto oscuro comprendere come ciò, ove pure fosse lecito (e non lo è), sia possibile attraverso lo sconsiderato aumento dei prezzi che, al più, determinerà una ulteriore penalizzazione dei consumatori, una nuova probabile contrazione dei volumi di vendita e, di conseguenza, la necessità dei Gestori di agire nuovamente sulla leva del prezzo in assenza di altri strumenti disponibili.

Alla luce di simili elementi di fatto, non c'è alcun dubbio che il comportamento aziendale, oltre a connotarsi per una ostinata irragionevolezza se solo si considera che sarebbe sufficiente ricercare le nuove condizioni per la sottoscrizione di un Accordo collettivo aziendale così come prescrive la norma (e così come già accaduto per la viabilità ordinaria) per ripristinare la fissazione del prezzo massimo, sia in aperto contrasto con la normativa posta a tutela della concorrenza e del mercato, con principi di correttezza, lealtà e buona fede che debbono ispirare i comportamenti nell'esecuzione del contratto e con le leggi speciali di settore già ripetutamente citate, integrando con ciò anche abuso della dipendenza economica.

Appare infatti assolutamente evidente che tale condotta di eni integra a tutti gli effetti l'assoluto arbitrario ed unilaterale controllo da parte dell'Azienda lungo tutta la filiera del prezzo, con tutti i risvolti giuridici che tale contesto comporta.

Tutto quanto più sopra premesso e considerato, le Federazioni scriventi diffidano codesta azienda dal persistere in tale condotta e chiedono di reintegrare immediatamente condizioni e prezzi di approvvigionamento rispettosi del quadro normativo di riferimento, tornando ad invitare la medesima azienda a rendersi disponibile senza riserve al confronto negoziale volto alla sottoscrizione degli Accordi collettivi aziendali previsti dalle leggi speciali di settore.

Nel medesimo tempo, chiedono al Ministero dello sviluppo economico, per la sua competenza in materia di concorrenza e sorveglianza sui prezzi, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la sua competenza in materia di vigilanza sulle concessioni autostradali, ed alle società concessionarie le tratte autostradali, per la loro posizione contrattuale nei confronti degli affidatari il servizio carbolubrificanti, tutti destinatari della presente comunicazione per opportuna conoscenza, di verificare, ciascuno per la propria competenza, i comportamenti sopra descritti ed a metter in atto gli interventi coerenti con le prerogative che la normativa vigente assegna loro.
Si rimane in attesa di un cortese cenno di riscontro.
Cordialità.

I Presidenti:
FAIB Autostrade – Antonino Lucchesi
FEGICA – Roberto Di Vincenzo
ANISA – Stefano Cantarelli



Di seguito, il modello di comunicazione che i gestori delle AdS a marchio ENI dovranno inviare all'azienda e per conoscenza alle Organizzazioni di categoria per contestare il danno loro derivante dall'aumento dei prezzi unilateralmente deciso:

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

Spett.le
ENI S.p.A.
Area Vendite Rete _____

e, p.c.,
Faib Confesercenti
Fegica Cisl
Anisa Confcommercio

Comunicazione A.R.

Data __/__/2015

OGGETTO: Condizioni di approvvigionamento e prezzi non equi e discriminatori. Capacità competitiva dell'AdS autostradale

_____

A seguito del monitoraggio effettuato sui prezzi degli impianti sia di viabilità autostradale che ordinaria comunque insistenti nel medesimo mercato di riferimento e interferenti sul piano commerciale con l'AdS in oggetto, abbiamo potuto accertare una differenza significativa tra i prezzi a noi consigliati e quelli praticati dai suddetti impianti colorati e riforniti da codesta Azienda, oltreché da quelli che espongono marchi concorrenti.

Tale suddetta differenza, già più volte evidenziata in passato, è stata persino accentuata dall'ultimo e improvviso aumento imposto da codesta Azienda nella giornata del 4 novembre u.s., che risulta essere pari a ___ cent/lt.

Tanto l'ultimo aumento come le suddette differenze qui nuovamente denunciate appaiono del tutto ingiustificate e, impedendo alla scrivente gestione di concorrere adeguatamente nel mercato, producono un danno economico-finanziario ingiusto oltreché ingente di cui la medesima scrivente si riserva di chiedere l'integrale riparazione.

Ciò premesso e rimandando al contenuto della comunicazione congiunta delle Organizzazioni di categoria di data 05.11.2015 destinata ad ENI S.p.A. ed altri, di cui si condivide integralmente il contenuto e che qui si allega, la scrivente gestione invita codesta Azienda, in qualità di fornitore in esclusiva dell'Area di Servizio in oggetto, a porre in essere con estrema urgenza tutti i comportanti atti a ridare competitività e adeguate condizioni concorrenziali alla scrivente società, così come previsto dalla normativa vigente.
Distinti saluti.

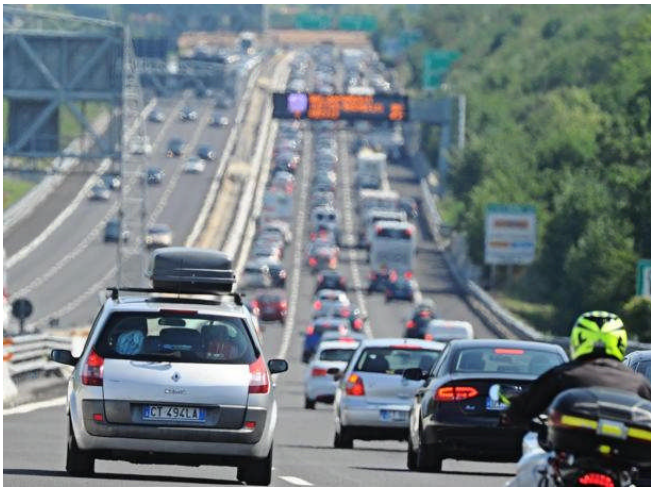
Timbro e firma

_____

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

AUTOSTRADE: TAR SU RICORSO U.P. NON SOSPENDE IL DECRETO

— 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 presenti nei sedimi autostradali*», abbiamo annunciato su **FIGISC ANISA NEWS** n. 31 del 04.10.2015 che **UNIONE PETROLIFERA** aveva adìto al Tribunale Amministrativo per la sospensione del decreto. Abbiamo scritto che i contenuti del ricorso di UP «*puntano sulle 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 puntano direttamente contro la categoria dei gestori****, contestando l'illegittimità, in particolare, della garanzia della "*continuità gestionale*" e sulla limitazione agli impianti automatizzati. In sostanza con la finalità di* ghostizzare *la rete ed espellere i gestori*».

Nei giorni scorsi il **TAR** del Lazio ha deciso però di non accordare alcuna sospensiva dei bandi, disattendendo così la richiesta contenuta nel ricorso dell'UNIONE PEROLIFERA.
Nell'ordinanza depositata giovedì scorso, infatti, il TAR sottolinea 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*», secondo 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*». In sostanza, tra i vari interessi coinvolti nella vicenda e che potrebbero avere un danno od un indebito vantaggio, il TAR ha scelto qualcosa di diverso, ossia di garantire il pubblico servizio facendo svolgere velocemente le gare.

La decisione del TAR può essere letta con visioni ed aspettative diverse e soprattutto in prospettiva dei ricorsi introdotti dalle Organizzazioni di categoria; ma, se da un lato appare interessante che i giudici amministrativi abbiano ritenuto di aggiornare l'esame di merito per poter più compiutamente acquisire ed approfondire la complessità delle questioni poste dal decreto [con un tanto riconoscendo che «*il nodo è ingarbugliato*»], dall'altro è anche da sottolinearsi un paio di cose almeno:

1) il TAR ha ritenuto che nessun interesse dei contendenti nella vicenda possa essere compromesso da un rinvio della decisione, e quindi dalla negazione della sospensiva, e che l'interesse prevalente da tutelare fosse anzitutto (ed in questa fase «*solo*») il pubblico servizio;

2) il rinvio e la mancata sospensiva non possono che prefigurare che, in attesa del giudizio di merito, si acuiscano esattamente tutte quelle questioni critiche di cui lo stesso collegio giudicante ritiene necessario quel giudizio di merito e si aggroviglino ulteriormente le problematiche degli interessi – giusti o sbagliati – che si ritengono o che sono effettivamente lesi dai contenuti del famoso decreto «*balneare*».

Di seguito, pubblichiamo il dispositivo del TAR Lazio:

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



N. 04838/2015 REG.PROV.CAU.
N. 11276/2015 REG.RIC.

REPUBBLICA ITALIANA
Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio
(Sezione Terza)
ha pronunciato la presente
ORDINANZA

sul ricorso numero di registro generale 11276 del 2015, proposto da:
Unione Petrolifera, in persona del legale rappresentante *pro tempore*

contro

– **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, **Ministero dello Sviluppo Economico**, **Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato – Antitrust**, **Autorità di Regolazione dei Trasporti**, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*
– **Società Autostrade per l'Italia Spa**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*
– **CN Sas** di **Nannetti F. & C.**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*

nei confronti di

Società Autovie Venete Spa, persona del legale rappresentante *pro tempore*

Federazione Autonoma Italiana Benzinai FAIB

Federazione Gestori Impianti Carburanti e Affini Fegica,

Associazione Nazionale Imprese Servizi Autostradali Anisa Confcommercio,

in persona del legale rappresentante *pro tempore*
Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori Aiscat, persona del legale rappresentante *pro tempore*

e con l'intervento di
ad adiuvandum:

Società Kuwait Petroleum Italia Spa, in persona del legale rappresentante *pro tempore*

ad opponendum:

A.I.G.R.I.M., in persona del legale rappresentante *pro tempore*

per l'annullamento previa sospensione dell'efficacia,

– del decreto del 10/08/2015 recante approvazione del «*piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali allegato al presente decreto, da affidare mediante procedure concorsuali*»

Visti il ricorso e i relativi allegati;
Visti gli atti di costituzione in giudizio di:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e di Ministero dello Sviluppo Economico, e di Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato – Antitrust, e di Autorità di Regolazione dei Trasporti, e di Soc Autovie Venete Spa, e di Federazione Autonoma Italiana Benzinai Faib, e di Federazione Gestori Impianti Carburanti e Affini Fegica, e di Associazione Nazionale Imprese Servizi Autostradali Anisa Confcommercio, e di Aiscat Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori ;

Vista domanda di sospensione dell'esecuzione del provvedimento impugnato, presentata in via incidentale dalla parte ricorrente;
Visto l'art. 55 cod. proc. amm.;
Visti tutti gli atti della causa;
Ritenuta la propria giurisdizione e competenza;
Relatore nella camera di consiglio del giorno 4 novembre 2015 il dott. Daniele Dongiovanni e uditi per le parti i difensori

Considerato che la complessità delle questioni sottoposte alla attenzione del Collegio non si prestano ad essere delibate in sede di cognizione sommaria ma necessitano di approfondimento tipico della sede di merito;
– che, pertanto, ai sensi dell'art. 55, comma 10, del C.P.A., è opportuno definire nel merito la presente controversia attraverso la fissazione della pubblica udienza, compatibilmente con i carichi di lavoro della Sezione;
– che, peraltro, sul piano del *periculum* e del contemperamento

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

necessario tra i diversi interessi sottesi alla presente vicenda, 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;

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Terza) respinge la suindicata domanda cautelare.
Fissa per la trattazione di merito del ricorso l'udienza pubblica del **6 aprile 2016**.
Compensa le spese della presente fase cautelare.
La presente ordinanza sarà eseguita dall'Amministrazione ed è depositata presso la segreteria del tribunale che provvederà a darne comunicazione alle parti.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 4 novembre 2015.

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

FIGISC AI CONVEGNI DI OIL& NONOIL

— 8 novembre 2015



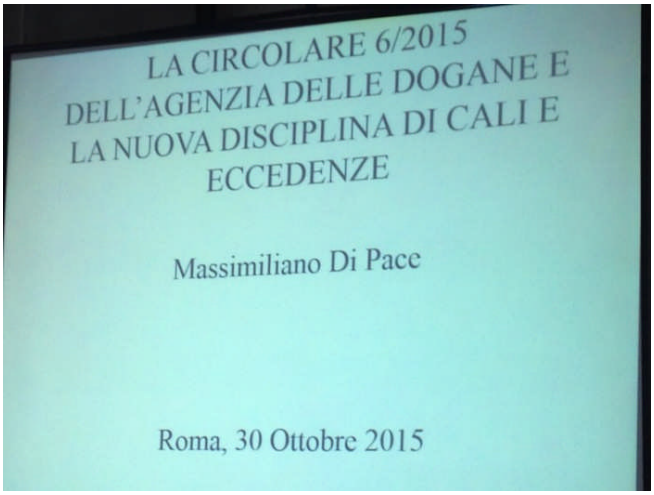
FIGISC CONFCOMMERCIO ha partecipato a due dei numerosi convegni organizzati nell'ambito della manifestazione nazionale **OIL&NONOIL**, tenutasi a Roma al Palazzo Congressi EUR nelle giornate del 29 e del 30 ottobre 2015.
In rappresentanza della Federazione il Vicepresidente Nazionale **Bruno BEARZI** è intervenuto sia al tavolo che ha discusso di «*Eccedenze cali e tenuta dei registri di carico e scarico: le novità della circolare dell'Agenzia delle Dogane*», convegno organizzato a cura di **FAIB**, **FEGICA** e **FIGISC**, sia al tavolo che ha discusso di «*La rete carburanti di domani, fra processi di concentrazione, trasformazione e crescita delle imprese indipendenti*», convegno curato da **OIL&NONOIL** e **QUOTIDIANO ENERGIA**.

Sulla questione dei cali, **BEARZI** ha ripreso la posizione della **FIGISC** nel merito della circolare già espressa dai colleghi delle altre Organizzazioni di categoria, definendola bensì «*utile*» per evitare difformità interpretative da parte degli organi di controllo, ma pur tuttavia ancora carente e niente affatto risolutiva sulle questioni di fondo, in particolare ribadendo la centralità del nodo – mai seriamente affrontato per quanto noto ed ultradatato – delle differenze tra volumi sui quali vengono assolte le accise e volumi che vengono consegnati sugli impianti dalle aziende per effetto delle variazioni di temperatura rispetto al limite fiscale dei 15° e sottolineando gli aspetti pratici della condotta delle consegne dei prodotti negli impianti, che rendono quasi sempre impossibile al gestore la verifica delle quantità, dal momento che raramente lo scarico del prodotto avviene con assistenza di sistemi dotati di contatori volumetrici, bensì con autocisterne kilolitriche, alle quali non è più possibile accedere – come pure un tempo avveniva – per la verifica di livelli e temperature.

E sull'evoluzione della rete dei carburanti, il Vicepresidente di **FIGISC** – riprendendo a sua volta le ben note argomentazioni comuni a tutte le Organizzazioni di categoria sul doppio canale di vendita rete-extrarete e sulle conseguenti condotte discriminatorie dei prezzi di cessione -, ha riproposto all'esponente dell'Antitrust, presente al tavolo dei relatori, l'evidenza che il gestore, per la sua esigua e precaria marginalità, per i vincoli commerciali che caratterizzano il proprio rapporto con la compagnia e per l'assoluta conseguente mancanza di autonomia lungo tutte le fasi del processo di determinazione del prezzo [e sul quale, comunque, si riflettono tutte le tensioni del *pricing* e della concorrenza, sia in termini di erosione del margine che degli erogati], è impossibilitato ad esprimere potenzialità competitive rispetto ai soggetti che sono riforniti sul mercato extrarete – dalla stessa compagnia cui il gestore è vincolato – a condizioni di prezzo incomparabilmente più convenienti, con conseguente grave sviamento della clientela.

Sottolineando che il gestore, con risorse finanziarie proprie ed a proprio totale rischio è ormai ridotto all'unica funzione di esazione delle esorbitanti imposte sul carburanti per lo Stato, e non più a ricoprire un ruolo autonomo nella filiera distributiva – anche perché i vincoli configurati dal tradizionale contratto di comodato e dalla esclusiva di fornitura ne hanno esasperato la totale dipendenza economica e l'esposizione alle involuzioni e storture del mercato -, ha posto la questione della revisione delle figure contrattuali che, pur previste in astratto sin dal 2012 dalla legislazione sulle liberalizzazioni, non hanno trovato fino ad oggi nessuna minima definizione, sottolineando l'urgenza, unitariamente alle altre sigle di rappresentanza dei Gestori, di «*spingere*» sulla diffusione del contratto di commissione, che, sollevando in parte i gestori da rischi ed oneri finanziari che non sono ulteriormente sostenibili a fronte delle dinamiche del mercato e dei prezzi, ne riconoscano almeno la giusta remunerazione per l'insostituibile funzione di servizio nella filiera del sistema distributivo.

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



E sui lavori dei due tavoli riportiamo integralmente **[per g.c.]** alcuni passaggi degli articoli pubblicati nei giorni scorsi da **QUOTIDIANO ENERGIA**:

<<Fare il punto sul tema dei cali e delle eccedenze, con i relativi adempimenti, alla luce della circolare 6/D delle Dogane. Questo l'obiettivo del convegno organizzato nei giorni scorsi a Roma da Faib, Fegica e Figisc nell'ambito di Oil&Nonoil, i cui lavori sono stati aperti da Massimiliano Di Pace, docente di politica economica dell'Università Marconi. La relazione di Di Pace, in particolare, si è soffermata sugli adempimenti di comunicazione alle Dogane delle eventuali eccedenze riscontrate allo scarico dall'autobotte presso l'ultimo impianto destinatario del carico e sulle modalità di tenuta del registro carico-scarico in caso di cali.
*Grande rilevanza è stata data a tutte le novità della circolare, che ha visto l'introduzione dei principi secondo cui il gestore deve inserire nel registro carico-scarico tutti i cali, anche quelli superiori ai limiti ammessi, e l'eventuale eccedenza – se nei limiti – non può costituire oggetto di nessuna pretesa in termini di Iva. Tutto ciò ha capovolto il precedente orientamento dell'Agenzia, che aveva dato luogo a sanzioni sia per scorretta tenuta dei registri in caso di registrazione di cali superiori ai limiti, e sia per evasione Iva in caso di riscontro dei eccedenze, ancorché nei limiti. Di Pace ha evidenziato poi anche alcune incertezze operative derivanti dalle "*zone d'ombra*" della circolare. A seguire il dibattito, che ha avuto come protagonisti i rappresentanti dei sindacati dei gestori e di Assopetroli, cui ha preso parte anche il dirigente delle Dogane Gualtiero Cultrera.>>*
QUOTIDIANO ENERGIA – 04.11.2015

<<L'evento è stato aperto dalla relazione di Carlo Bardini della Antitrust che ha fatto il punto sul settore trascorsi tre anni dalla pubblicazione dell'indagine conoscitiva del Garante sugli impianti indipendenti. Il rappresentante dell'Authority ha quindi ripercorso le dieci segnalazioni effettuate dal 2012. E gli interventi dell'AGCM, ha sottolineato Bardini, «non sono caduti nel vuoto» *tra cose fatte (database prezzi praticati, liberalizzazione impianti non assistiti, in buona parte liberalizzazione turni ed orari) e in arrivo col disegno di legge concorrenza.*

Tanti i temi affrontati nel dibattito. Anzitutto il D.d.l. concorrenza, attualmente all'esame del Senato che nell'ultima versione (senza più i limiti alle nuove aperture cancellate in aula alla Camera) vede COOP «abbastanza favorevole, al netto della norma sull'obbligo del terzo prodotto……Il nostro modello di *business* è chiaro: efficienza, impianti tecnologici, buona capacità di acquisto per garantire così al socio le migliori condizioni di mercato». *Ciò, aggiunge,* «non vuol dire che abbiamo i prezzi più bassi sempre e comunque, perché la competizione è sul millesimo e in molte aree geografiche siamo in linea col miglior *competitor*. Abbiamo però stazioni di servizio accoglienti, anche se senza servizio. La concorrenza quindi non è solo sul prezzo, ma sulla qualità e sull'innovazione del servizio e sulle condizioni di acquisto».
Quanto alle no-logo, perché tanti operatori convenzionati con le compagnie hanno deciso di diventare indipendenti? É stata una scelta in parte obbligata e in parte voluta per «salvaguardare gli investimenti sul territorio perché a un certo punto le compagnie hanno cambiato atteggiamento nei confronti della rete», *ha detto l'A.D. di una azienda con quattro impianti e un deposito in Veneto, associata di ASSOPETROLI, e l'azienda che è intervenuta in rappresentanza di ASSOINDIPENDENTI ha a sua volta parlato di migliore efficienza dei piccoli operatori nel reagire alle nuove esigenze del mercato.*
«Pompa bianca non è necessariamente bello», *ha osservato il vice direttore di UNIONE PETROLIFERA. É un fenomeno diverso rispetto alla Gdo, spesso, rileva, si tratta di impianti che non sono stati più convenzionati dalle compagnie perché non c'erano le condizioni per farlo e sono stati trasformati in pompe bianche,* «ma non sono gli impianti del futuro».

Una rete in evoluzione impone cambiamenti anche in termini di rappresentanza e nuovi contratti. I sindacati dei gestori lo sanno bene, «non si sono mai sottratti», *commenta il presidente di FAIB, Martino Landi.* «Il mercato così com'è è assurdo, applichiamo contratti diversi, ad esempio quello di commissione», *dice Bruno Bearzi, vicepresidente nazionale di FIGISC.*

Dal presidente della FEGICA, Roberto Di Vincenzo, un attacco

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

alla linea dell'AGCM che «deve reprimere comportamenti contrari alla concorrenza e non orientare il mercato» *e all'industria petrolifera* «che non investe più sulla rete di marchio, preferisce un altro canale di vendita dove si può reperire prodotto sotto Platts. Se è vero che esiste una concorrenza tutti devono avere le stesse possibilità per farsi concorrenza. Il vero nodo è quello del *pricing*».

«Se qualcuno vende sotto Platts», *replica U.P.*, «chiederei se sia giusta la quantità, la qualità e se venga pagato tutto quello che c'è da pagare, Iva e accisa». *E sulle strategie delle compagnie sulla rete, ciascuna, conclude il vice direttore UP, ha le proprie soluzioni. E per l'AGCM,* «**se le petrolifere arretrano a fare i produttori e si disintegrano lasciando così spazio a valle ad operatori autonomi, "*scolasticamente*", dal nostro punto di vista, è una notizia positiva**».
QUOTIDIANO ENERGIA – 03.11.2015

