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

FIGISC ANISA NEWS N. 38/2015 08.12.2015

EMERGENZA ILLEGALITÀ: ANCORA UNA PRIORITÀ PER I GESTORI



Su Figisc Anisa News del 5 luglio si può leggere che «I gestori, l'ultimo anello della filiera, sono senz'altro i primi ed i più duramente colpiti da una situazione in cui, alle note disparità di trattamento e di potenzialità competitiva già esistente a loro sfavore nel mercato formalmente «legale», si aggiunge una diffusa disponibilità di prodotti a prezzi stracciati – proprio in funzione delle illegalità sottese alla loro provenienza ed alla sottrazione totale o parziale alla loro imponibilità fiscale – che sfuggono a qualsivoglia regola di corretta concorrenza…. Quella della legalità è una battaglia che i gestori, e le loro Organizzazioni, dovrebbero essere i primi, ancor prima di altri, a raccogliere ed ingaggiare». Nella prima decade di luglio il tema fu anche esaminato, tra le altre questioni all'ordine del giorno, nella riunione della Presidenza Nazionale tenutasi a Milano. A distanza di cinque mesi, infine, a riprova che è sempre meglio tardi che mai, sono gli «altri» a chiamarci al tavolo.

IN QUESTO NUMERO

ANISA AL CONVEGNO DELLA REGIONE PIEMONTE

ANISA Confcommercio, in persona del Presidente Nazionale, Stefano CANTARELLI, ha partecipato a Torino lo scorso 2 dicembre, unitamente a FAIB…

FIGISC NAPOLI: CONFERMA DEL PRESIDENTE MOSELLA

Vincenzo MOSELLA, che ricopre la carica di Vice Presidente Nazionale Vicario della nostra Federazione, è stato rieletto, per acclamazione, alla…

FIGISC ANISA NEWS N. 38/2015

SOMMARIO

EMERGENZA ILLEGALITÀ: ANCORA UNA PRIORITÀ PER I GESTORI
8 dicembre 2015

ANISA AL CONVEGNO DELLA REGIONE PIEMONTE
8 dicembre 2015

FIGISC NAPOLI: CONFERMA DEL PRESIDENTE MOSELLA
8 dicembre 2015

ACCORDI & DISACCORDI: ENI, CONTESTAZIONI SUL SERVITO & ALTRO
8 dicembre 2015

INFORMAZIONE & PROMOZIONE – ASSICURAZIONI AUTO
8 dicembre 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

EMERGENZA ILLEGALITÀ: ANCORA UNA PRIORITÀ PER I GESTORI

— 8 dicembre 2015



Basta dare una scorsa ai soli titoli delle riviste specializzate del settore nel corso degli ultimissimi giorni per rendersi conto della vera e propria emergenza illegalità; ne citiamo di seguito alcuni:

Frodi carburanti, quelle cento autobotti fantasma dall'est Europa
02/12/2015 STAFFETTA QUOTIDIANA
Sicilia, Fiamme Gialle sequestrano gasolio di contrabbando dal Nord Africa
02/12/2015 STAFFETTA QUOTIDIANA
Illegalità carburanti, maxi-operazione Gdf
03/12/2015 QUOTIDIANO ENERGIA
Gasolio agricolo, sequestri della Guardia di Finanza nel cuneese
04/12/2015 STAFFETTA QUOTIDIANA
Illegalità, UP e Assopetroli uniscono le forze
04/12/2015 QUOTIDIANO ENERGIA
Illegalità, tavolo congiunto UP-Assopetroli
04/12/2015 STAFFETTA QUOTIDIANA
Scoperchiata la pentola
04/12/2015 STAFFETTA QUOTIDIANA
Frodi carburanti, il "buco" amministrativo
07/12/2015 STAFFETTA QUOTIDIANA,

tra i quali **[g.c.]** riproduciamo pressoché integralmente l'articolo di **STAFFETTA QUOTIDIANA**, che è stato pubblicato non più tardi di venerdì 4 dicembre, con un emblematico titolo: «*Scoperchiata la pentola*»:

<<*Se ci fosse un Auditel per la stampa specializzata, questa settimana il* record *di ascolti, nel nostro caso di lettori, andrebbe alla* ***STAFFETTA*** *per l'intervista al colonnello Gianluca Campana del Comando Generale della Guardia di Finanza* [articolo «*Frodi carburanti, quelle cento autobotti fantasma dall'est Europa*»] *e per il servizio del nostro inviato a Padova alla conferenza stampa indetta giovedì dal comando provinciale della stessa GdF. Mentre era ancora in corso l'operazione che ha portato alla decapitazione di una parte dell'organizzazione criminale attiva in tutta Italia che consente di evadere in maniera fraudolenta accisa e Iva e di praticare sconti sui prezzi del gasolio.*
A tutto danno degli operatori onesti che negli ultimi due anni hanno dovuto subire il danno e la beffa arrecato da un numero crescente di operatori disonesti e dal conseguente inquinamento della economia legale e del mercato.

Un record *di lettori, molti dei quali leggendo la Staffetta hanno tirato un sospiro di sollievo perché finalmente la pentola è stata scoperchiata e, dopo una serie di indagini lunghe e faticose, la Guardia di Finanza e la Procura della Repubblica sono riuscite a scoprire e mettere a fuoco una parte delle molteplici fattispecie criminose e delle ramificazioni messe in atto in Italia e nei paesi confinanti, assicurando alla giustizia alcuni dei responsabili. Ora nessuno potrà dire di non sapere e rendersi così complice ignaro o ingenuo di questi misfatti. Le cui conseguenze più eclatanti in termini di prezzi praticati sul mercato rete ed extra-rete sono state registrate e denunciate ormai da anni sulle nostre pagine…… Solo un cieco poteva sostenere che ciò era frutto della liberalizzazione del mercato e non, come era palese, da fenomeni incentivati da una parte dalla crescita a dismisura del peso fiscale sui prodotti petroliferi e dall'altra dai troppi vasi comunicanti che si sono venuti a creare tra l'Italia e i paesi dell'est europeo* [e non solo da quella parte, a leggere attentamente le cronache].

Cause ed effetti che già erano stati messi a fuoco due anni fa da Assopetroli, un'associazione che, grazie alla presenza capillare su tutto il territorio nazionale e nei molteplici anelli della filiera petrolifera, dalla rete di depositi fiscali e commerciali di cui sono titolari i suoi associati alla rete di impianti stradali dei carburanti di proprietà e convenzionati con le compagnie di cui sono titolari molti dei propri retisti, dispone di una rete di antenne e di sensori che la mettono in grado di captare prima e meglio di altre associazioni e di altre istituzioni quello che accade nel mercato. Non a caso il suo presidente, all'epoca Franco Ferrari Aggradi, era stato in grado già nel marzo 2014 di denunciare apertamente in un appello al presidente del Consiglio, Matteo Renzi, l'aumento di queste attività criminose: delle ingenti quantità di carburanti, spesso di provenienza estera, che viaggiano in sospensione di

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

imposta e che vengono immesse sul mercato senza che l'imposta venga mai pagata, di soggetti che svaniscono, di sequestri a scopo di rapina di intere autobotti, di assalti notturni ai depositi, senza contare le altre tipologie di reato tra cui le sofisticazioni dei prodotti Denuncia rilanciata quattro mesi dopo, all'inizio di luglio, con toni mai fino ad allora usati, in occasione dell'assemblea annuale. Quando parlò di «una vera e propria emergenza che aveva contagiato il settore petrolifero sfregiandone il mercato».

Non crediamo di svelare alcun segreto se diciamo che a questa denuncia hanno fatto seguito anche da parte della nuova presidenza incontri con i vertici dell'Agenzia delle Entrate, dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza che non avrebbero avuto difficoltà ad ammettere che all'inizio era mancata sui fenomeni denunciati la presa auspicabile e che per questo l'azione di stimolo delle associazioni di settore era vista con estremo favore e piacere.
Disponibili a sostanziare la collaborazione con approfondimenti e misure in grado di contrastare da subito alcune fattispecie. Una collaborazione che ha coinvolto, da una parte, i Ministeri della Economia e dello Sviluppo Economico, e, dall'altra, l'Unione Petrolifera e Assogasliquidi e che, tra l'altro, si è sostanziata giovedì nell'istituzione di una tavolo congiunto Assopetroli/UP. E che, come si vede, comincia a dare frutti tangibili. A proposito dei quali va dato atto alla Guardia di Finanza di aver svolto in questi mesi un lavoro massacrante in un contesto ambientale reso difficile dalla disseminazione territoriale del fenomeno criminoso.



*L'aver scoperchiato la pentola non significa che ora si possa dormire sonni tranquilli. Anzi è proprio il momento di non mollare la presa. Come ha rilevato il colonnello della GdF Gianluca Campana nell'intervista, «*è necessario tenere la guardia alta sia dal punto di vista investigativo e operativo ma anche della comunicazione*», segnalando alla GdF comportamenti e approcci che possano far comprendere che c'è qualcosa che non va.*

Contando anche sul fatto che questi primi successi dovrebbero da una parte scoraggiare quella certa dose iniziale di connivenza e omertà che ci può essere stata da parte di alcuni operatori e dall'altra sul fatto che anche le istituzioni che finora hanno preso sottogamba la questione non potranno più ignorarla. Discorso che vale anche per la scarsa attenzione o, meglio, per la disattenzione generalmente dimostrata dai grandi mezzi di comunicazione, da ultimo sulla conferenza stampa di Padova.>>

Di illegalità, tra l'altro, si è scritto nel documento unitario del 9 settembre 2015 delle Organizzazioni di categoria dei gestori, che sul punto recita testualmente «*– gli aspetti attinenti alla legalità, rispetto ai quali FAIB, FEGICA e FIGISC intendono rilanciare l'azione chiedendo a tutti i componenti di aderire ad una vera e propria campagna che abbia come obiettivo quello di smascherare le vendite a prezzi stracciati [sotto le quotazioni Platt's], come strumento nelle mani della criminalità organizzata e di compiacenti intermediatori che spesso predicano bene ma* "razzolano" *male*».

Di illegalità si è parlato anche nell'incontro che FIGISC, FAIB e FEGICA hanno avuto nelle scorse settimane con il Presidente di UNIONE PETROLIFERA, Spinaci, il quale dichiara che essa è un fenomeno «*allarmante e in continua crescita*» e rappresenta «*non solo un danno rilevante per chi rispetta la legge e per gli operatori onesti che si vedono sottrarre ingenti volumi, ma anche per l'Erario cui, secondo una stima prudenziale, l'evasione Iva costa ogni anno non meno di un miliardo di euro*».
La stessa Unione Petrolifera ed ASSOPETROLI hanno concordato la scorsa settimana ieri «*l'istituzione di un tavolo permanente congiunto finalizzato proprio al monitoraggio dei fenomeni criminali che stanno martoriando il* downstream *nazionale, identificando inoltre possibili proposte operative per contrastarli*», tavolo che verrà «*strutturato ulteriormente con un dettagliato piano di lavoro e sarà allargato anche ad altri componenti della filiera, a partire dalle associazioni dei gestori*».

Quanto a FIGISC di illegalità abbiamo più volte trattato su queste stesse pagine, e ne citiamo, con pignoleria, gli estremi: *Allarme rosso: se quasi il dodici per cento dei consumi è fuorilegge*, Figisc Anisa News n. 9 24.02.2014; *Asssopetroli: ridurre le imposte per limitare contrabbando e criminalità*, Figisc Anisa News n. 18 08. 04.2014; *Mercato nero dal 10 al 20 % del totale. Emergenza per il settore*, Figisc Anisa News n. 46 29.11.2014; *Nel cesto dei prezzi* «convenienti» *proliferano le mele marce*, Figisc Anisa News n. 10 07.03.2015; *Rete,*

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

prezzi e legalità del settore in un'analisi di Staffetta, ancora Figisc Anisa News n. 10 07.03.2015; *Prezzi: il «*sottobosco*» dei* broker *e altri discorsi in libertà*, Figisc Anisa News n. 11 21.03.2015; *Carburanti, piaga dell'illegalità: denuncia Assopetroli*, Figisc Anisa News n. 13 09.04.2015; *Staffetta: come funzionano le frodi nel settore*, Figisc Anisa News n. 14 14.04. 2015; *Contro l'illegalità nel settore serve mobilitarsi*, Figisc Anisa News n. 23 05.07.2015; *Lotta al nero e rete-extrarete secondo Assopetroli*, Figisc Anisa News n. 25 26.07.2015; *Carburanti: illegalità crescente & imposte più alte di 20 €c/lt.*, Figisc Anisa News n. 32 del 11.10.2015.



Su Figisc Anisa News del 5 luglio 2015 [cinque mesi fa] si poteva leggere che «*I gestori, l'ultimo anello della filiera, sono senz'altro i primi ed i più duramente colpiti da una situazione in cui, alle note disparità di trattamento e di potenzialità competitiva già esistente a loro sfavore nel mercato formalmente* "legale"*, si aggiunge una diffusa disponibilità di prodotti a prezzi stracciati – proprio in funzione delle illegalità sottese alla loro provenienza ed alla sottrazione totale o parziale alla loro imponibilità fiscale – che sfuggono a qualsivoglia regola di corretta concorrenza…. Quella della legalità è una battaglia che i gestori, e le loro Organizzazioni, dovrebbero essere i primi, ancor prima di altri, a raccogliere ed ingaggiare*». E nella prima decade di luglio il tema fu anche esaminato, tra le altre questioni all'ordine del giorno, nella riunione della Presidenza Nazionale tenutasi a Milano.

A distanza di cinque mesi, infine, a riprova che è sempre meglio tardi che mai, sono gli «*altri*» a chiamare quelli che «*dovrebbero essere i primi*» [ovvero le associazioni dei gestori] al tavolo.

[G.M.]

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

ANISA AL CONVEGNO DELLA REGIONE PIEMONTE

— 8 dicembre 2015



ANISA Confcommercio, in persona del Presidente Nazionale, **Stefano CANTARELLI**, ha partecipato a Torino lo scorso 2 dicembre, unitamente a **FAIB** e **FEGICA** ed ai rappresentanti di **UNIONE PETROLIFERA**, **ASSOPETROLI**, **RETEITALIA**, **ANCD- CONAD** e del **MINISTERO** dello sviluppo economico, al convegno – ormai come da tradizione – annualmente organizzato dalla **REGIONE PIEMONTE** [«*Il punto sulla rete distributiva carburanti 2015*»], intervenendo alla tavola rotonda su «*La crisi del settore carburanti tra rete stradale ed autostradale*».

In relazione alla crisi del comparto autostradale, la stessa Regione Piemonte ha evidenziato come se in generale «*rispetto al 2014, si è registrato un calo dell'erogazione di combustibili liquidi del 2,75 %*» sia, invece, particolarmente «*rilevante il trasferimento dalla rete autostradale a quella stradale tra il 2013 ed il 2014: il differenziale è dell'11,2% rispetto al circa 6% degli ultimi anni e 43,8% sul 2009*».

Stefano CANTARELLI ha a sua volta contribuito a delineare, con una nutrita serie di dati, la portata del crollo delle vendite sia a livello nazionale che locale: «*Un numero sopra tutti che ha valore emblematico: nel 1979, ossia ben trentasei anni fa, in autostrada venivano venduti circa 2,5 miliardi di litri/anno, somma tra benzina e gasolio, ossia 500 milioni si litri in più di quanti sono stati venduti nel 2014*» e, venendo a numeri meno «*storici*», dal 2003 al 2014 l'erogato autostradale è diminuito da 4,237 miliardi di litri a 1,785, con un crollo del 57,9 %; ed ancora peggio è andata nella regione Piemonte che nel medesimo intervallo di tempo ha diminuito l'erogato del 61,3 % passando da 418 milioni di litri ad appena 162, con una performance, quindi, peggiore di quasi quattro punti percentuali rispetto alla media nazionale.

VENDITE IN ITALIA ED IN PIEMONTE 2003-2014

MLN LITRI

ANNO	PIEMONTE	Variazione % vs 2003	ITALIA	Variazione % vs 2003
2003	417,693		4.236,740	
2004	395,101	-5,4%	4.015,032	-5,2%
2005	377,316	-9,7%	3.869,346	-8,7%
2006	361,277	-13,5%	3.835,272	-9,5%
2007	351,144	-15,9%	3.753,650	-11,4%
2008	316,471	-24,2%	3.449,213	-18,6%
2009	309,266	-26,0%	3.336,698	-21,2%
2010	309,266	-26,0%	3.336,698	-21,2%
2011	265,441	-36,5%	2.898,775	-31,6%
2012	197,541	-52,7%	2.218,770	-47,6%
2013	179,758	-57,0%	1.983,688	-53,2%
2014	161,665	-61,3%	1.784,886	-57,9%

Solo una delle province piemontesi dotate di rete autostradale risulta migliore od eguale rispetto al tasso di perdite nazionale: dal 2003 al 2014, infatti, quella di Novara ha perso il 57,0 % degli erogati, quella di Alessandria il 58,1 %, quella di Torino il 61,3 %, quella di Asti il 63,7 %, quella di Cuneo il 67,8 % ed infine quella di Vercelli il 68,4 %.

VENDITE PROVINCE PIEMONTESI 2003-2014 MLN LITRI

PROVINCIA	2003	2014	Variazione % vs 2003
Alessandria	123,471	51,791	-58,1%
Asti	25,833	9,376	-63,7%
Biella	0,000	0,000	=0,0%
Cuneo	25,431	8,192	-67,8%
Novara	37,370	16,080	-57,0%
Torino	159,171	61,568	-61,3%
Verbania	0,000	0,000	=0,0%
Vercelli	46,418	14,658	-68,4%

Marcata anche la denuncia di Cantarelli sulla questione dei prezzi in autostrada rispetto a quelli della rete ordinaria: «*nel 2008 il differenziale di prezzo del gasolio fra le reti autostradale e stradale ordinaria era di 3,5 cent, passati a 10 nel 2012 ed a ben 12 oggi: inevitabile la deviazione dei consumatori sulla seconda*», una operazione, dovuta alle *royalties* che pesano sul prezzo, ma anche alle politiche di *pricing*, in rete ed extrarete, delle compagnie petrolifere che

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

stornano clientela dall'autostrada agli impianti di marchio *ghostizzati* od alle «*pompe bianche*», con un passaggio rilevante anche sulla crescente discriminazione dei prezzi tra aree autostradali: «*un altro effetto del* pricing *delle compagnie che dal 2009 a 2014 le differenze di prezzo verificate sulla rete tra impianti dello stesso marchio sono passate da 10-11 cent/litro fino a 18-20 cent/litro*», una situazione che ha portato i gestori a doversi difendere denunciando gli accordi sul prezzo massimo.



E, in margine al convegno della Regione Piemonte, c'è pure da segnalare che sono appena stati pubblicati dal Ministero i dati delle vendite disaggregate per territorio del primo semestre 2015 [per consultare o scaricare l'elaborazione FIGISC relativa, basta cliccare col mouse sul titolo seguente]:

NEWSLETTER VENDITE_132_2015_DATI_PROVINCIALI_PRIMO_SEMESTRE_2015

per la somma di benzina e gasolio il segno rispetto allo stesso periodo del 2014 sulla rete è negativo di 2,30 punti percentuali [insomma, i consumi aumentano, ma nella rete diminuiscono], ma ben diversa l'incidenza tra la rete ordinaria, che perde circa l'1,58 %, e quella autostradale che perde ancora l'11,16 % rispetto a gennaio – giugno 2014.

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

FIGISC NAPOLI: CONFERMA DEL PRESIDENTE MOSELLA

— 8 dicembre 2015



Vincenzo MOSELLA, che ricopre la carica di Vice Presidente Nazionale Vicario della nostra Federazione, è stato rieletto, per acclamazione, alla Presidenza della **FIGISC** Confcommercio della **Provincia di Napoli**.

Nel corso dell'assemblea annuale dei Gestori di impianti carburanti i numerosi gestori partecipanti, dopo aver approvato all'unanimità la relazione del Presidente uscente Mosella sull'attività svolta nel corso del precedente mandato, gli hanno a generale acclamazione riconfermato la fiducia per il prossimo quinquennio.

Vincenzo MOSELLA, dopo aver ringraziato i colleghi per la fiducia accordatagli, ha illustrato sinteticamente le linee programmatiche sulle quali dovrà immediatamente muoversi la Federazione: Ristrutturazione della rete, come governare e non subire un processo doloroso ma necessario; Accordi economici e normativi con le Compagnie Petrolifere e decentramento delle trattative; Contrattualistica ed infine il nodo della rappresentatività, ovvero aprire le porte dell'associazione ai nuovi soggetti che si sono affacciati sul mercato della rete distributiva.

I lavori dell'Assemblea sono proseguiti con la conferma di **Claudio BURANI**, Vicesegretario Nazionale della **FIGISC** e funzionario della Confcommercio provinciale, nel ruolo di Segretario della Associazione e, secondo gli adempimenti statutari, con l'elezione del nuovo Consiglio Direttivo, che risulta cosi composto [tra parentesi compagnia di appartenenza e settore seguito]:

Luigi BRAGA [Totalerg];
Claudio DONATELLIS [Esso];
Antonio GUADAGNI [Q8];
Pasquale IODICE [[Q8 , GPL e Metano];
Gaetano LA ROCCA [Esso];
Dante MIRAGLIUOLO [Eni];
Sabino MOTTOLA [Q8];
Giovanni NOCERINO [Eni];
Euro RUOCCO [IP e Autostrade];
Girolamo SCOPPA [Tamoil];
Nunzio SENESE [Totalerg].

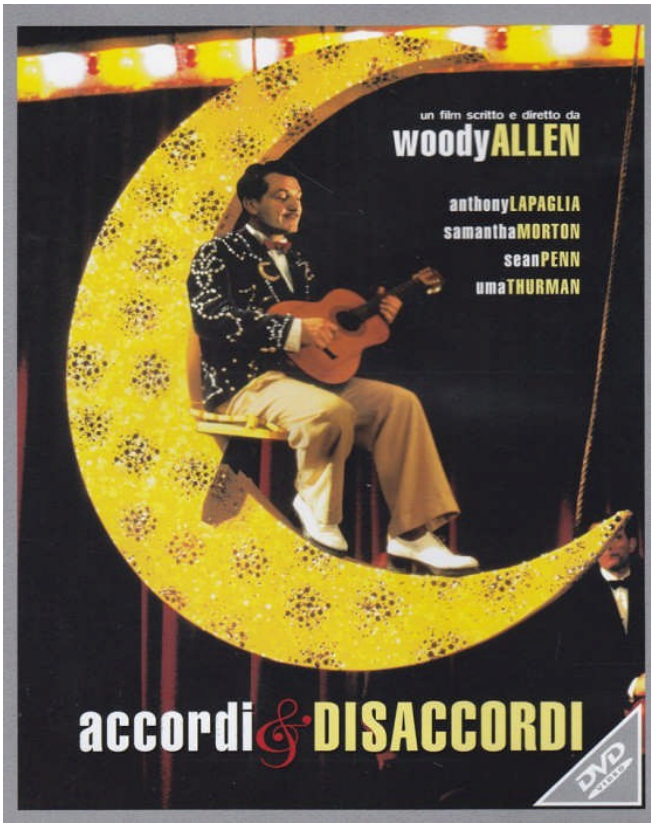
In occasione della imminente prima riunione del nuovo Consiglio appena eletto sarà anche completato l'assetto organizzativo con la nomina dei Vice Presidenti.

Al Presidente Mosella, al Segretario Burani ed a tutti i componenti del Consiglio Direttivo vanno le congratulazioni ed i migliori auguri di un proficuo lavoro da parte del Presidente Nazionale **Maurizio MICHELI** e di tutta la **FIGISC** nazionale.

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

ACCORDI & DISACCORDI: ENI, CONTESTAZIONI SUL SERVITO & ALTRO

— 8 dicembre 2015



ENI ha inviato e continua ad inviare di questi tempi numerosissime contestazioni ai gestori del marchio sulle presunte inosservanze della «*corretta prospettazione ed esecuzione da parte del gestore dell'offerta in modalità servito, così come declinata nella Carta dei Servizi*» che è – citiamo sempre dall'Accordo aziendale del 19 dicembre 2014 – «*elemento essenziale per la corretta e adeguata riconoscibilità dell'immagine aziendale anche in termini di qualità del servizio reso alla clientela*».

Le contestazioni sono relative, pertanto, ai tre «*servizi*» indicati nella Carta, ossia alla mancata effettuazione del lavaggio dei vetri e del controllo dei «*livelli*», la mancata prospettazione della possibilità di caricare dal veicolo in modalità *wireless* [se e laddove disponibile] il pagamento e/o il caricamento dei punti *you&eni* o altra carta fedeltà, la mancata consegna dello scontrino non fiscale contenente il *voucher* per accedere alla lettura di un quotidiano/ periodico in formato elettronico.

Tre contestazioni – levate dal famoso *mistery motorist*, da clienti o da personale aziendale -, di cui le due successive alla prima entro dodici mesi dalla stessa comportano la penalizzazione degli incentivi [nell'anno in cui avviene la terza contestazione] previsti dal punto 2.5 dell'Accordo, che funzionano in misura progressiva [da 0,2 a 0,8 cent/litro] e proporzionale all'incremento degli erogati in modalità servito [per scaglioni pari al 5 %, oltre il 5 % e fino al 7%, oltre il 7 % e fino al 10 %, oltre il 10 %, per i segmenti *servito* e *misto*, in scaglioni diversi per il vecchio segmento *full fai* da te migrato nel segmento *misto*].

Le contestazioni dell'azienda, alle quali il gestore deve fornire le proprie «*giustificazioni*» entro il termine tassativo di giorni 15 – pervengono al medesimo a notevole distanza temporale dai comportamenti contestati, una situazione che richiama alcuni vecchi stereotipi dei film polizieschi di un tempo [«*Dov'era e cosa stava facendo alle ore 22:00 del 7 luglio 1993? Aveva testimoni?*»] e che lascia intuire tanto un notevole pressapochismo dell'azienda nella gestione della questione – tanto più che la cosa comporta rischi evidenti di penalizzazione economica del gestore -, quanto trasparire, invece, un uso strumentale di questa parte dell'Accordo sia per «*tenere in pressione*» le gestioni, e forse per cercare di risparmiare margini, sia per mantenere sempre una «*spada di Damocle*», come spieghiamo subito di seguito, sull'intero Accordo [ricordando, peraltro, come ENI abbia a suo tempo «*stracciato*» l'accordo aziendale autostradale traendo a pretesto la disdetta da parte dei gestori delle clausole relative al prezzo massimo].

L'azienda, delle molte regole scritte negli accordi [ed alcune in forma intenzionalmente generica ed altre in forma che potremmo definire «*astuta*»] si riserva di non rispettarne affatto molte, ma di chiedere bensì ai gestori di rispettarne altre. Sulle condizioni eque e non discriminatorie, ad esempio, l'azienda si è già cautelata con le «*I maiuscole*» per sostenere che per gli impianti [che saranno quelli con le «*i minuscole*» che non compaiono nell'Accordo] che non sono affidati al gestore, e quindi sono «*pompe bianche*» o grande distribuzione, che essa stessa rifornisce, per ENI vige una totale esenzione da tali regole, e persino per sostenere che anche su quanto previsto dal punto 2.8 dell'Accordo [*Prezzo di cessione nel medesimo micro mercato di riferimento*] non è il caso di badare al classico «*pelo nell'uovo*». Condizioni tutte

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

che riguardano gli impegni di ENI verso il gestore.



Per contro al gestore viene chiesta una pedissequa osservanza della Carta dei Servizi, perché – sarà bene ricordarlo – su questo ruota tutto l'accordo del 19.12.2014: un accordo che rimetteva in auge, dopo anni ed anni di vera persecuzione, il *servito* rispetto all'esasperazione di *Iperself*, e, quindi, trovava ancora una ragion d'essere il gestore. E se il gestore vuole continuare ad esistere, se non si vuole, per dirla più esplicita, ancora più *ghost* – stiamo semplificando il concetto per capirci meglio -, rispetti il patto, faccia il servito così come concordato [visto che a questa modalità viene concesso un margine superiore] e come scritto nero su bianco nelle condizioni dell'Accordo, se ne assuma gli oneri economici e gestionali e le risorse umane per svolgerlo, anche se le politiche di prezzo aziendali possono rendere questa modalità sempre più cara e quindi meno appetibile all'utente che cerca solo il prezzo.

Altrimenti, si può sempre «*pensionare*» questa specifica politica commerciale [del resto, le politiche commerciali le detta il mercato, non sono durevoli e sono arbitrarie, nel senso che sono il risultato del pensiero dominante in un determinato momento nelle aziende] e ritornare al sistema di prima, ossia quello che ha preso piede a partire, in un continuo crescendo, sin dal lontano 2007.

Quello che abbiamo appena esposto, grosso modo, potrebbe essere l'autentico «retro-pensiero», e neanche poi tanto «*retro*», aziendale sull'argomento, questa è la «*spada di Damocle*» che l'azienda mostra e brandisce, sia nel concreto verso i gestori, sia «*politicamente*» verso le Associazioni di Categoria.

Ed è questa poi la sostanza vera del problema – al di là delle procedure discutibilissime e persino non perfettamente legali sotto certi aspetti, dell'indubbia volontà di risparmiare qualche milione di euro da parte dell'azienda, ma anche al di là del fatto che le clausole della Carta Servizi sono parte integrante e sottoscritta dell'Accordo -: la disparità di argomenti e potere contrattuale rispetto alle questioni autentiche che sono in campo, che vengono ridotte a mettere sullo stesso piano di valore grandezze tra loro inconfrontabili, solo per fare un esempio, l'impari concorrenza dei prezzi di cessione con il lavaggio dei vetri.

Sostanza che è un monito anche sulla precarietà dei rapporti complessivi di questo settore, che sono retti da contratti vecchi che risalgono a quando il mercato dei prezzi era radicalmente diverso e da accordi che, in quanto basati su un progetto commerciale esclusivamente aziendale a scadenza imprecisata, sono messi a dura prova da ogni variabile di tale progetto o persino vanificati in caso di un improvviso cambio di strategia [vicende, del resto, già sperimentate].

Naturalmente, c'è da dire più di qualche cosa sul *servito* di ENI.

Che, peraltro, non ha caratteristiche di omogeneità su tutto il territorio nazionale. Un dato che emerge se si esaminano le segnalazioni di variazioni del prezzo inviate all'Osservatorio prezzi del Ministero, tra il numero di impianti ENI che segnalano la variazione del prezzo in *self* ed il numero degli impianti che segnalano la variazione del prezzo in *servito*: con una media nazionale di meno del 64 % [che esprime le notifiche di variazione del prezzo *servito* rispetto a quelle del prezzo *self*], i valori massimi si osservano nelle regioni del Centro-Sud con sette regioni sopra il 70 % e quelli minimi si posizionano addirittura sotto il 30 %.

RAPPORTO % SEGNALAZIONI PREZZO *SERVITO* RISPETTO AL *SELF*

Regione	Benzina	Regione	Gasolio
Basilicata	90,9%	Basilicata	90,9%
Campania	87,3%	Campania	88,1%
Calabria	84,1%	Lazio	84,0%
Lazio	83,6%	Sardegna	81,4%
Sardegna	82,5%	Calabria	81,4%
Sicilia	79,8%	Sicilia	79,4%
Molise	71,4%	Molise	71,4%
Puglia	67,6%	Puglia	66,7%
Friuli-Venezia Giulia	67,3%	Lombardia	65,0%
Lombardia	64,2%	Friuli-Venezia Giulia	63,9%
ITALIA	**63,7%**	**ITALIA**	**63,7%**
Umbria	60,5%	Toscana	59,5%
Toscana	60,0%	Umbria	58,1%
Marche	57,1%	Marche	57,1%
Abruzzo	56,0%	Abruzzo	56,0%
Emilia-Romagna	55,6%	Emilia-Romagna	55,6%
Piemonte	50,0%	Trentino-Alto Adige	
Trentino-Alto Adige		*Trento*	*52,3%*
Bolzano	*48,6%*	Piemonte	50,5%
Trento	*47,9%*	Trentino-Alto Adige	
Liguria	44,4%	*Bolzano*	*48,5%*
Veneto	42,2%	Liguria	45,0%
Valle d'Aosta	27,8%	Veneto	42,1%
		Valle d'Aosta	20,0%

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

Intanto, c'è da dire che da nessuna parte dell'Accordo si parla di un *delta* ufficiale, formalizzato, tra il prezzo del *self* e quello del *servito*, e infatti si parla solo di prezzo consigliato, qualunque esso sia a scelta aziendale. È cominciato con 8 cent/litro e qualcosina ed è arrivato intanto mediamente a più di 12.

Di seguito, evidenziamo in due distinte tabelle non solo la media dell'aumento nazionale del delta tra prezzo *servito* e *self* [+44 % in media nazionale], ma anche quello riscontrato nelle regioni, da fine febbraio a fine novembre, con dati [sull'Osservatorio prezzi del Ministero] che risultano anche abbastanza diversi tra benzina e gasolio e da regione a regione [da un minimo di meno di dieci punti percentuali ad un massimo di oltre il raddoppio del delta iniziale]:

VARIAZIONI DELTA SERVITO VS/ SELF BENZINA €/LITRO

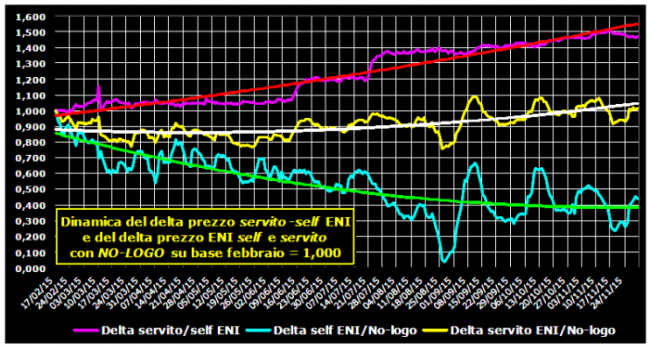
Regione	Delta fine febbraio	Delta fine novembre	Variazione	Var. %
Abruzzo	0,108	0,145	0,037	+34,3%
Basilicata	0,070	0,082	0,012	+17,1%
Calabria	0,090	0,132	0,042	+46,7%
Campania	0,078	0,126	0,048	+61,5%
Emilia-Romagna	0,083	0,112	0,029	+34,9%
Friuli-Venezia Giulia	0,074	0,111	0,037	+50,0%
Lazio	0,091	0,125	0,034	+37,4%
Liguria	0,091	0,123	0,032	+35,2%
Lombardia	0,089	0,120	0,031	+34,8%
Marche	0,099	0,126	0,027	+27,3%
Molise	0,104	0,112	0,008	+7,7%
Piemonte	0,068	0,107	0,039	+57,4%
Puglia	0,077	0,112	0,035	+45,5%
Sardegna	0,086	0,125	0,039	+45,3%
Sicilia	0,072	0,128	0,056	+77,8%
Toscana	0,085	0,109	0,024	+28,2%
Trentino-Alto Adige				
Bolzano	*0,043*	*0,080*	*0,037*	*+86,0%*
Trento	*0,049*	*0,085*	*0,036*	*+73,5%*
Umbria	0,094	0,139	0,045	+47,9%
Valle d'Aosta	0,059	0,102	0,043	+72,9%
Veneto	0,082	0,126	0,044	+53,7%
ITALIA	**0,084**	**0,121**	**0,037**	**+44,0%**

VARIAZIONI DELTA SERVITO VS/ SELF GASOLIO €/LITRO

Regione	Delta fine febbraio	Delta fine novembre	Variazione	Var. %
Abruzzo	0,110	0,140	0,030	+27,3%
Basilicata	0,066	0,083	0,017	+25,8%
Calabria	0,088	0,130	0,042	+47,7%
Campania	0,084	0,127	0,043	+51,2%
Emilia-Romagna	0,086	0,114	0,028	+32,6%
Friuli-Venezia Giulia	0,074	0,104	0,030	+40,5%
Lazio	0,092	0,132	0,040	+43,5%
Liguria	0,091	0,124	0,033	+36,3%
Lombardia	0,088	0,122	0,034	+38,6%
Marche	0,097	0,128	0,031	+32,0%
Molise	0,104	0,108	0,004	+3,8%
Piemonte	0,067	0,110	0,043	+64,2%
Puglia	0,077	0,111	0,034	+44,2%
Sardegna	0,087	0,128	0,041	+47,1%
Sicilia	0,074	0,131	0,057	+77,0%
Toscana	0,087	0,113	0,026	+29,9%
Trentino-Alto Adige				
Bolzano	*0,044*	*0,077*	*0,033*	*+75,0%*
Trento	*0,048*	*0,083*	*0,035*	*+72,9%*
Umbria	0,094	0,138	0,044	+46,8%
Valle d'Aosta	0,056	0,132	0,076	+135,7%
Veneto	0,084	0,130	0,046	+54,8%
ITALIA	**0,085**	**0,122**	**0,037**	**+43,5%**

Fatto sta che il progressivo incremento di questo delta [che è, va detto anche questo, in parte bilanciato da un abbassamento del prezzo del *self* per recuperare erogati dalla concorrenza «*bianca*» e di marchio: statisticamente l'aumento del differenziale di prezzo ENI tra le due modalità tra fine febbraio e fine novembre è stato di 3,7 cent/litro, il delta prezzo sulla modalità *self* tra ENI e le pompe bianche è diminuito di 2,5 cent/litro, quello sul *servito* è aumentato di circa 1,0÷1,2 cent/litro (si veda anche il grafico seguente sulle dinamiche rispetto a febbraio)], àltera il rapporto tra *servito* e *self* nel totale erogato e mette in discussione gli equilibri economici delle imprese di gestione, rende precarie, e spesso le dissesta, le scelte organizzative assunte in tema di personale e risorsa umana, espone il gestore ad uno sviamento di clientela sul prezzo più elevato, e via discorrendo……., in sostanza cambia drasticamente quelle condizioni di massima entro le quali si era ragionato per accettare faticosamente l'impianto di base dell'Accordo.

TENDENZE DEL DELTA *SERVITO* VS/ *SELF* ENI E DELTA CON I *NO-LOGO*



Poi c'è da dire che vi sono alcuni pochi numeri di base da

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

tenere presenti.

Su un delta prezzo tra le due modalità di servizio di 12 cent/litro, 10 restano all'azienda, 2 vanno al gestore per maggior margine contrattuale, un rapporto, dunque, di 5 a 1.

Il margine industriale aziendale lordo, ma al netto del margine al gestore, sul *servito* è, a prezzi di questi giorni, di circa 8 cent/litro superiore di quello sul *self*, quindi l'azienda fa cassa e/o tende ad un recupero delle minori marginalità derivanti dall'abbassamento parziale dei prezzi sulla modalità *self*. Una logica economica aziendale prevedibile e forse inevitabile, ma, come si è già detto, tale da mettere in *default* i gestori e disaffezionare i clienti.

E su quest'ultimo aspetto, infine, c'è da dire che è sempre più difficilmente sostenibile che i servizi erogati [vedi Carta dei Servizi] valgano se non del tutto, almeno in parte, il differenziale di ben 12 cent/litro, o, per essere ancor più precisi, quei 10 cent/litro che sono la risultante della sottrazione tra i 12 ed i 2 cent/litro dati al gestore come maggior margine sul *servito*. Anche perché se i due cent del gestore dovrebbero coprire la «*passatina ai vetri*» e l'eventuale controllo ai «*livelli*», i dieci cent che restano sono forse il costo del *voucher* per leggere *online* un quotidiano/periodico e caricare comodamente seduti in auto via *wireless* i punti *you&eni*? Ma suvvia…….

[G.M.]

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

INFORMAZIONE & PROMOZIONE – ASSICURAZIONI AUTO

— 8 dicembre 2015



ASSICURAZIONI AUTO, COSTI A CONFRONTO

		Roma vs Milano			Napoli vs Milano			Napoli vs Roma		
		FIAT PUNTO	CITROEN C3	VW TOURAN	FIAT PUNTO	CITROEN C3	VW TOURAN	FIAT PUNTO	CITROEN C3	VW TOURAN
Benzina	DIFFERENZA IN EURO	114,72	114,01	109,77	405,20	421,92	485,17	290,48	307,91	375,40
	VARIAZIONE %	33,67%	34,72%	32,66%	64,20%	66,31%	68,19%	46,02%	48,39%	52,76%
Diesel	DIFFERENZA IN EURO	139,75	140,22	85,39	342,25	462,52	482,58	202,50	322,30	397,19
	VARIAZIONE %	34,34%	35,98%	23,15%	56,16%	64,96%	62,99%	33,23%	45,26%	51,84%
GPL	DIFFERENZA IN EURO	144,46	139,34	144,90	399,14	387,58	461,51	254,68	248,24	316,16
	VARIAZIONE %	36,14%	35,91%	16,16%	61,00%	60,92%	64,34%	38,92%	39,02%	44,14%
Metano	DIFFERENZA IN EURO	114,72	114,01	156,50	397,59	372,59	515,72	242,28	264,57	359,22
	VARIAZIONE %	37,69%	29,06%	36,58%	60,76 %	58,56%	65,52%	37,03%	41,58%	45,64%

Fonte SOS Tariffe

PERCHÉ LE AUTO A METANO, GPL E DIESEL HANNO LE ASSICURAZIONI PIÙ CARE?

Le assicurazioni per auto a metano, diesel e gpl sono più costose rispetto alle assicurazioni per auto a benzina.

I dati sono stati rivelati nell'ultimo osservatorio di **SosTariffe.it**

http://www.sostariffe.it/assicurazioni/

che ha effettuato un'accurata e dettagliata stima sulle tariffe delle assicurazioni, diversificandole in base al tipo di carburante.

Ma qual è il motivo di questa disparità di trattamento? **Perché la assicurazioni per auto a metano, diesel e gpl costano di più?**

É presto detto: come riportato da questo articolo

http://www.assicurazionionline.com/che-cosa-incide-sul-costo-dellassicurazione/

l'alimentazione è uno dei fattori che le compagnie assicurative utilizzano per calcolare il costo dell'assicurazioni e a quanto pare le auto a gpl, metano e diesel circolano di più, percorrono molti più chilometri delle auto a benzina. É facile tirare le somme: queste auto sono più esposte a sinistri e, per questo motivo, scontano polizze Rc auto più salate.

Assicurazioni per auto a metano, diesel e gpl più care: lo studio di SosTariffe.it

Per sottolineare le differenze di costi e di prezzi tra le differenti assicurazioni, **SosTariffe** ha effettuato uno studio assai accurato partendo da un'analisi del costo delle assicurazioni maggiormente economiche. Lo studio, in particolare, si riferisce alle auto più comuni, quelle più vendute e guidate come la Citroen C3 e la Fiat Punto e le auto della Volkswagen Touran di fascia superiore.

Ebbene, **SosTariffe** ha evidenziato che, nella maggior parte dei casi, la polizza assicurativa più salata era quella riferibile all'auto a metano, poi all'auto a diesel, all'auto a gpl e, infine, a quelle a benzina.

Ovviamente la tariffe variano anche e soprattutto in base al Comune di residenza.

Un'assicurazione per una macchina a metano (oppure a gpl o a diesel) è molto più cara se il Comune di residenza dell'assicurato è localizzato al Centro-Nord. Qui la differenza tra assicurazione auto a benzina e auto a metano si assesta intorno all'11 e 21%.

In particolare, volendo soffermarci sull'esempio di un'auto come la Touran, lo studio ha evidenziato che un'assicurazione per un'auto a metano stipulata in un Comune del Centro Italia costa più del 21% rispetto alla stessa assicurazione sottoscritta per un'auto a benzina. La differenza è del 17,3% (Comune di Roma) e del 18,7% (Comune di Milano) per auto come la Fiat Punto e la Citroen C3.

La differenza tra assicurazione di un'auto a metano e di un'auto a benzina diminuisce considerevolmente al Sud dove si assesta intorno al 9,6%.

Ovviamente, anche per il Sud, tutto dipende dal Comune di residenza dell'assicurato. Vi sono, infatti, zone molto critiche per quanto riguarda le tariffe delle assicurazioni auto.

Napoli, ad esempio, è la città più penalizzata, quella in cui le tariffe sonodavvero elevate a causa della grande incidenza di furti, truffe e per l'elevato numero dei sinistri stradali.

Stessa cosa per Crotone, Taranto, Foggia, Brindisi, Napoli, Prato, Reggio Calabria e Pistoia dove la frequenza anomala dei sinistri e l'incidenza anomala dei danni fisici derivanti dai sinistri stessi è molto alta.

Per capire davvero di cosa stiamo parlando, citiamo qualche numero. Iniziamo con le assicurazioni per auto con alimentazione a benzina come la Fiat Punto. A Roma (città con

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

sinistri stradali molto frequenti) la tariffa più bassa del mercato corrisponde a 340 euro mentre a Napoli corrisponde a 631 euro mentre a Milano sono necessari 225 euro all'anno.

Le tariffe sono molto più elevate nel caso in cui la Fiat Punto sia alimentata a metano.

Per l'assicurazione auto di una Citroen C3 alimentata a benzina avremo i seguenti prezzi: A Milano si dovranno pagare 214 euro,a Roma 328 euro mentre a Napoli si arriverà a pagare 635 euro all'anno.

Queste cifre sono destinate a cambiare nel caso di assicurazione di una Volkswagen Touran 1.6 a benzina. In tal caso a Milano si pagheranno 226 euro, 336 euro di Roma e 711 euro a Napoli.