

N. 42/2011 - 21.11.2011

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA: FABRIZIO PARROTTA -

Telefono: 06 5866351 - Fax 06 58331724

**e-mail : figisc@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it
pagine 7**

ANCORA SANGUE SUGLI IMPIANTI - CATEGORIA IN LUTTO

Francesco ZOPPELLO, 49 anni, sposato, due figli (uno di appena sei mesi), Gestore di un impianto ESSO a Thiene (Vicenza), ucciso a coltellate venerdì 18 novembre sull'impianto durante una rapina: è l'ennesima vittima della Categoria.

"I benzinai morti nell'esercizio della loro attività ormai ricordano i bollettini di guerra in cui ogni giorno si fa l'elenco dei caduti" ha commentato **Luca SQUERI**, Presidente nazionale della FIGISC e della Commissione Sicurezza e Legalità di Confcommercio *"Il fenomeno dovrebbe essere aggredito con mezzi e strumenti più efficaci di presidio del territorio messi a disposizione delle Forze dell'Ordine perchè è ormai evidente a tutti che questa è diventata una vera e propria emergenza nazionale. Prerequisito di qualsiasi attività economica è la sicurezza, condizione che, in particolare per questa categoria economica (come purtroppo dimostra questa ennesima tragedia e quelle che l'hanno recentemente preceduta), non esiste più da molto tempo."*

GESTORI AUTOSTRADALI A RISCHIO DEFAULT di Stefano CANTARELLI

Il rischio che almeno un centinaio di Gestori autostradali, esaurite garanzie e linee di credito bancario, consegnino i libri in tribunale è tutt'altro che remoto, è, anzi, crudamente reale ed imminente.

Non si può attendere un minuto di più: ANAS, Concessionari, Aziende petrolifere, Società dei servizi di ristoro, di concerto con i Gestori e le loro Organizzazioni di rappresentanza, devono impegnarsi a trovare soluzioni innovative per uscire dalla spirale della progressiva perdita di attrazione della rete, che si manifesta ormai da anni con un pesante arretramento delle vendite *oil*, coinvolgendo in diversa misura anche le altre attività che gravitano nelle Aree di servizio.

(segue in seconda pagina) →

LA GIUNGLA DEI PREZZI IN RETE AUTOSTRADALE: DIVARI FINO 12 CENTS

Quasi 12 eurocent/litro di differenza tra due AdS poste sulla stessa tratta, distanti tra loro non più di 29 chilometri: un dato rilevato in una analisi dei prezzi al 18 novembre su due autostrade di lungo chilometraggio (la **A1** e la **A14**, attorno ai 700 km. ciascuna) e con un numero rilevante di impianti.

(segue in quinta pagina) →

GESTORI AUTOSTRADALI A RISCHIO DEFAULT di Stefano CANTARELLI (continua dalla prima pagina)

A proposito di numeri, se i dati provvisori delle vendite riferibili ad **ottobre** registrano **perdite medie dall'inizio anno nell'ordine di un 10%** e se la prima decade di **novembre** dimostra un **ulteriore peggioramento (- 15 % sul mese precedente)**, i dati certi degli scorsi anni non lasciano alcun dubbio sulla netta tendenza al declino: se dal 2003 le vendite in rete calano di quasi tre miliardi di litri (-8,34 %), **la rete autostradale, da sola, perde quasi un miliardo di litri su quattro (-22,75 %)**, laddove la rete ordinaria ne perde due su trentuno (-6,38 %), con una **quota sulle vendite totali che scende dall'11,9 % del 2003 al 10,1 % nel 2010**.

Andamento delle vendite (miliardi di litri) e variazioni 2010 sul 2003 – Dati MISE

Anno	RA	RO	TOT
2003	4,237	31,247	35,484
2004	4,015	31,515	35,530
2005	3,869	30,971	34,840
2006	3,835	30,876	34,711
2007	3,753	30,638	34,391
2008	3,449	29,598	33,047
2009	3,337	29,119	32,456
2010	3,273	29,253	32,526
Variaz.	-0,964	-1,994	-2,958
Variaz. %	-22,75%	-6,38%	-8,34%

Una tale *débâcle* delle vendite non dipende in alcun modo da una analoga tendenza dei flussi di traffico: semmai, i dati AISCAT (rilevazione in milioni di veicoli/chilometro all'anno) ci dicono che **tali flussi sono aumentati dal 2003 al 2010 in totale di quasi sette punti percentuali e mezzo (+9,14 % i veicoli leggeri, +2,17 % quelli pesanti)**.

E, a fronte delle negative *performances* del 2011 sulle vendite *oil*, sempre AISCAT rileva nei primi otto mesi dell'anno una flessione del traffico rispetto allo stesso periodo del

2010 assolutamente limitata: solo -0,88 % (-1,6 % i veicoli leggeri e +1,6 % quelli pesanti).

Miliardi veicoli all'anno per chilometro e variazioni 2010 su 2003 (Fonte: AISCAT)

Anno	VL	VP	VT
2003	59,1	18,4	77,5
2004	60,1	19,1	79,2
2005	60,2	19,2	79,4
2006	62,1	19,8	81,9
2007	63,6	20,2	83,8
2008	63,3	19,8	83,1
2009	64,2	18,2	82,4
2010	64,5	18,8	83,3
Variaz. %	+9,14%	+2,17%	+7,48%
I-VIII 2010	44,3	12,3	56,6
I-VIII 2011	43,6	12,5	56,1
Variaz. %	-1,58%	+1,63%	-0,88%

VL = veicoli leggeri
VP = veicoli pesanti
VT = veicoli totali



Il Presidente ANISA, Stefano Cantarelli

Un ulteriore fattore, che si somma al contesto drasticamente negativo dei consumi e che contribuisce a moltiplicare il deterioramento dei risultati delle gestioni, è la condotta delle Compagnie petrolifere, improntata ad una sistematica dilazione del rinnovo degli accordi economici, alla ripetuta deroga degli impegni sugli accordi vigenti, alla ingiustificata protrazione persino nel liquidare il dovuto nei modi e nei tempi stabiliti, creando ulteriori danni economi-

ci e compromettendo irrimediabilmente le liquidità delle gestioni.

Nel contempo, laddove si giunge, dopo lungaggini infinite, alla definizione di accordi, **non solo l'incremento dei margini non è sufficiente a coprire l'aumento dei costi, ma il marginale adeguamento ottenuto molto spesso viene riassorbito dagli oneri di esasperate campagne promozioni o da vincoli di compartecipazione allo sconto di prezzo a carico del Gestore.**

E, a proposito di "prezzi" sono fin troppo abusati i consueti alibi che vengono addotti abitualmente per giustificare le condotte aziendali. **"Prezzo amico", obblighi derivanti dai bandi per l'affidamento del servizio, guerra dei prezzi, ecc., sono tutte variabili reali, ma la differenza sta tra adattare dinamicamente queste variabili gestendole con equità nel contesto complessivo della rete o lasciare colpevolmente che facciano da comodo schermo per il suo deterioramento generale.**

Un risultato di questa gestione dissennata è **la concorrenza (sleale) generata tra impianti poste sulle stesse tratte ed all'interno dei medesimi bacini di utenza e di riferimento**, di cui una esemplificazione (anche se non certo l'unica) è l'anacronistica "cristallizzazione" del "Prezzo amico" sempre e solo presso gli stessi impianti.

Sul "Prezzo amico", sin dal suo avvio (fine 2008) non abbiamo mancato di rilevare perplessità, ossia che *"le modalità di individuazione e diffusione ... appaiono improntate a criteri di oggettiva sperequazione tra aree di servizio, discriminando operatori e/o tratte - che verrebbero, quindi, escluse da questa opportunità - secondo finalità ed obiettivi di difficile decifrazione"* e ci siamo sforzati a suo tempo (si veda **Figisc Anisa News N. 50 del 29 settembre 2010**) di proporre un meccanismo di rotazione che mantiene tutta la sua attualità: *"Si tratta di offrire eque*

possibilità a tutti, invertendo la logica di pilotare gli erogati con la leva del prezzo solo a beneficio di una parte della rete, assicurando nel contempo un'offerta comunque coerente al consumatore. Una possibilità tutt'altro che da scartare è data dalla determinazione di un meccanismo 'a rotazione' che, nel giro dell'anno, consenta a tutti gli impianti delle tratte gestite da ASPI di praticare il 'Prezzo Amico', senza che venga mai meno al consumatore la chance del prezzo più conveniente lungo la rete. Un meccanismo da mettere a punto, ovviamente, ma il cui principio è quello dell'equità e del rispetto delle risorse investite nell'operazione".



Ma si potrebbe continuare ad esemplificare il peggio: che dire, infatti, dei servizi oil in alcune AdS andate a gara nella tornata 2009/2010, sui quali grava l'impegno addirittura a riassorbire il delta sul Platt's?

Con il continuo ricorso a queste "ricette" si sono determinate **stabilmente situazioni di pesantissima turbativa tra impianti contigui, con differenze di prezzo che toccano anche i 10 eurocent/litro, chiaramente non solo tra marchi concorrenti, ma anche fra impianti dello stesso marchio.**

Tali marcati differenziali di prezzo (complici in parte anche le *card* aziendali) espongono il Gestore all'oggettiva difficoltà di poter rendere conto esaustivamente al consumatore di questi inspiegabili divari ed all'inevitabile risultato di esserne ritenuto in prima persona il responsabile, inducendo per di più ad una diffidenza generalizzata dei clienti ed una ulteriore perdita di *appeal* dell'intera rete distributiva autostradale.

Mentre il segmento continua a perdere vendite, attrazione e prospettive d'uscita, mentre si accentuano le distorsioni del mercato e mentre i Gestori si avvicinano al *default*, **Autostrade per l'Italia si appresta ad emettere nuovi bandi: ben 100 impianti in scadenza nel 2013, 6 nel 2014 e 34 nel 2015, in tutto, poco meno di un terzo delle AdS della rete nazionale.**

Quali logiche presiederanno alla formulazione dei nuovi bandi? Ci sarà qualcosa di "creativo", validi ripensamenti sulla scia delle negative esperienze accumulate od il ricorso alla solita minestra riscaldata che ha prodotto questi bei risultati? Sui prezzi si continuerà a giocare in modo da approfondire solchi incolmabili ed a emarginare progressivamente pezzi sempre più rilevanti di rete, in favore di supposte "strategicità" senza alcun piano di ristrutturazione o di riposizionamento?

Se si insisterà, con misure combinate o disgiunte che siano, a voler ottimizzare (dal punto di vista chi le percepisce) l'entità delle *royalties* a carico degli aggiudicatari od a porre loro pesanti vincoli di "sterilizzazione" dei prezzi interni o di quelli internazionali, **gli effetti pratici di queste scelte saranno quelli di 1) ridurre le marginalità delle AdS vincolate, rendendole progressivamente improduttive, 2) far aumentare i prezzi nelle AdS non ancora vincolate dagli obblighi e complessivamente sulla rete per recuperare i maggiori costi od i minori margini, 3) accelerare il deterioramento della rete nel suo complesso.**

Se questo è un disegno premeditato, o meno che sia, di ridisegnare la rete, da un lato è meglio che venga declinato con chiarezza, dall'altro è sicuramente evidente che esso non tutela né gli investimenti né gli interessi di più di una delle parti in gioco e, per certo, i Gestori vi si opporranno con tutti i mezzi a disposizione.

Ma se sussiste un residuo interesse a voler salvaguardare quelle che sono una rete ed una infrastruttura strategica per l'intero Paese, è assolutamente indispensabile che tutte le parti mettano in piedi subito – prima che i processi di deterioramento siano irreversibili – un tavolo di confronto, con l'obiettivo condiviso di trovare soluzioni innovative e non estemporanee, e di natura autenticamente strutturale e strategica.

E nel frattempo, sulla specifica tematica dei prezzi, non si potrà escludere, nei casi di più rilevante criticità (oltre all'adempimento, fin troppe volte rimandato, degli impegni assunti dalle Aziende petrolifere), di consentire la praticabilità di iniziative di *pricing* tali da permettere alle gestioni di arginare le perdite ed evitare il *default* definitivo.

**Il Presidente Nazionale ANISA
Stefano CANTARELLI**



LA GIUNGLA DEI PREZZI IN RETE AUTOSTRADALE: DIVARI FINO 12 CENTS (continua dalla prima pagina)

ANISA Confcommercio, infatti (aggiornando quanto già esposto in **Figisc Anisa News n. 6 del 31 gennaio 2011**), ha monitorato i dati dei prezzi di questi giorni in 107 aree di servizio sulle due maggiori direttrici Nord Sud del Paese, la **A1** e la **A14**.

La **A1, Milano Napoli**, conta ventisei aree di servizio sul versante Ovest e venticinque sul versante Est per un totale di cinquantuno. La lunghezza dell'arteria è di oltre 750 chilometri per senso di marcia, con una densità di aree di servizio pari ad una ogni 30,8 chilometri. Poiché l'arteria attraversa diverse regioni, al fine di instaurare un corretto confronto tra i prezzi tra regioni in cui sono vigenti addizionali di accisa sulla benzina e regioni in cui non sono vigenti, tutte le addizionali eventualmente esistenti sono state espunte dal prezzo della benzina oggetto di rilevazione.

I prezzi **medi** rilevati sulla tratta dal lato **Ovest** sono risultati di **1,587** euro/litro per la **benzina** (tra un **massimo** di **1,659** ed un **minimo** di **1,540**), di **1,511** euro/litro per il **gasolio** (tra un **massimo** di **1,592** ed un **minimo** di **1,470**) – computati al netto delle addizionali regionali di accisa. Quelli **medi** rilevati invece sulla tratta dal lato **Est** sono risultati di **1,584** euro/litro per la **benzina** (tra un **massimo** di **1,640** ed un **minimo** di **1,541**), di **1,518** euro/litro per il **gasolio** (tra un **massimo** di **1,565** ed un **minimo** di **1,471**).

Per avere un'idea dei differenziali di prezzo e della loro incidenza sulla competitività e le conseguenze per gli erogati delle diverse aree di servizio, si rileva che – limitatamente al versante **Ovest** della tratta – i picchi di differenziale tra un'area di servizio e quella o immediatamente precedente o successiva sono pari, relativamente alla **benzina** a **0,084** euro/litro e relativamente al **gasolio** a **0,117** euro/litro, differenziali massimi

misurati tra AdS **distanti solo 2 chilometri**; limitatamente al versante **Est**, tali picchi, meno rilevanti, sono fissati per la **benzina** a **0,056** euro/litro e per il **gasolio** a **0,052** euro/litro, misurati tra AdS distanti tra loro circa 40 chilometri.

Sulla direttrice **Ovest**, per la **benzina** si registrano **11 casi su 26 di differenze superiori a 0,030 euro/litro** (42 %), per il **gasolio** **12 casi su 26 di differenze superiori a 0,030 euro/litro** (46 %); sulla direttrice **Est**, per la **benzina** si registrano **7 casi su 25 di differenze superiori a 0,030 euro/litro** (28 %), per il **gasolio** **8 casi su 25 di differenze superiori a 0,030 euro/litro** (32 %).

Grafico degli scostamenti – A1 – Direzione Ovest

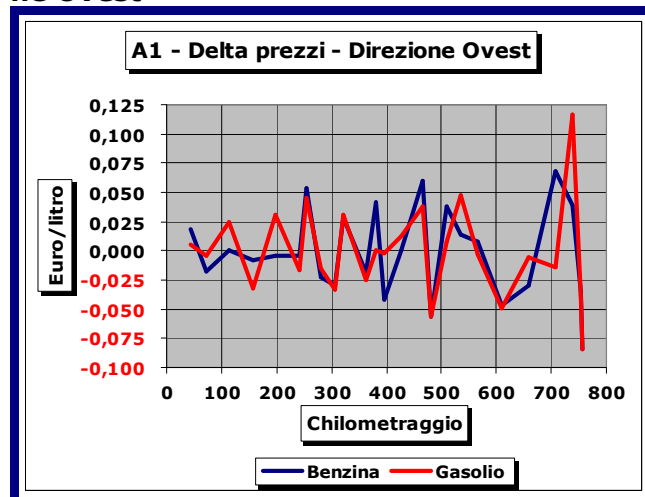
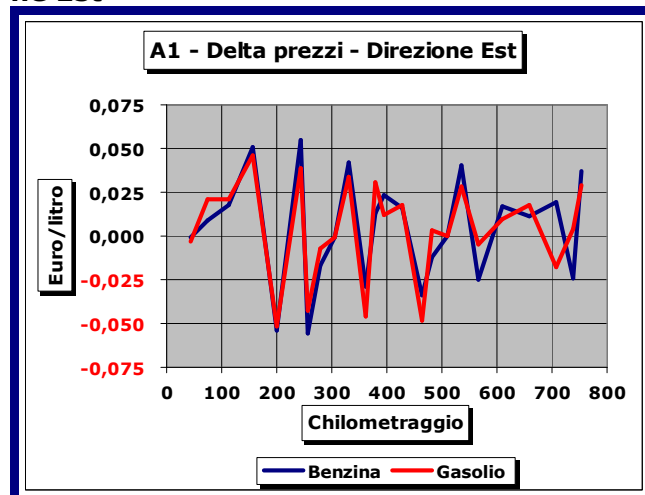


Grafico degli scostamenti – A1 – Direzione Est





La **A14, Bologna Taranto**, conta ventotto aree di servizio sul versante Ovest ed altrettante sul versante Est per un totale di cinquantasei. La lunghezza dell'arteria è di 698 chilometri per senso di marcia, con una densità di aree di servizio pari ad una ogni 25,8 chilometri. Ben quattro su cinque regioni che attraversa, applicano una addizionale regionale di accisa per la benzina. Come in precedenza, tale addizionale, a seconda della sua consistenza, è stata scorporata dal prezzo finale.

I prezzi **medi** rilevati sulla tratta dal lato **Ovest** sono risultati di **1,595** euro/litro per la **benzina** (tra un **massimo** di **1,639** ed un **minimo** di **1,527**), di **1,520** euro/litro per il **gasolio** (tra un **massimo** di **1,559** ed un **minimo** di **1,475**) – computati al netto delle addizionali regionali di accisa. Quelli **medi** rilevati invece sulla tratta dal lato **Est** sono risultati di **1,596** euro/litro per la **benzina** (tra un **massimo** di **1,637** ed un **minimo** di **1,557**), di **1,523** euro/litro per il **gasolio** (tra un **massimo** di **1,559** ed un **minimo** di **1,488**).

Per avere un'idea dei differenziali di prezzo e della loro incidenza sulla competitività e le conseguenze per gli erogati delle diverse aree di servizio, si rileva che – limitatamente al versante **Ovest** della tratta – i picchi di differenziale tra un'area di servizio e quella o immediatamente precedente o successiva sono pari, relativamente alla **benzina** a **0,096** euro/litro e relativamente al **gasolio** a **0,078** euro/litro, massimi differen-

ziali misurati tra AdS distanti meno di 30 chilometri; limitatamente al versante **Est**, tali picchi, meno rilevanti, sono fissati per la **benzina** a **0,065** euro/litro e per il **gasolio** a **0,060** euro/litro, misurati tra AdS distanti tra loro circa 30 chilometri.

Sulla direttrice **Ovest**, per la **benzina** si registrano **16** casi su **28** di differenze superiori a **0,030** euro/litro (57 %), per il **gasolio** **11** casi su **28** di differenze superiori a **0,030** euro/litro (39 %); sulla direttrice **Est**, per la **benzina** si registrano **5** casi su **28** di differenze superiori a **0,030** euro/litro (18 %), per il **gasolio** **7** casi su **28** di differenze superiori a **0,030** euro/litro (25 %).

Grafico degli scostamenti – A14 – Direzione Ovest

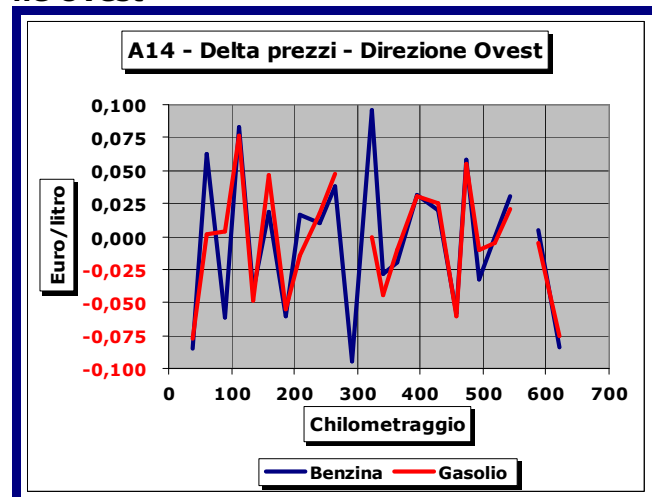
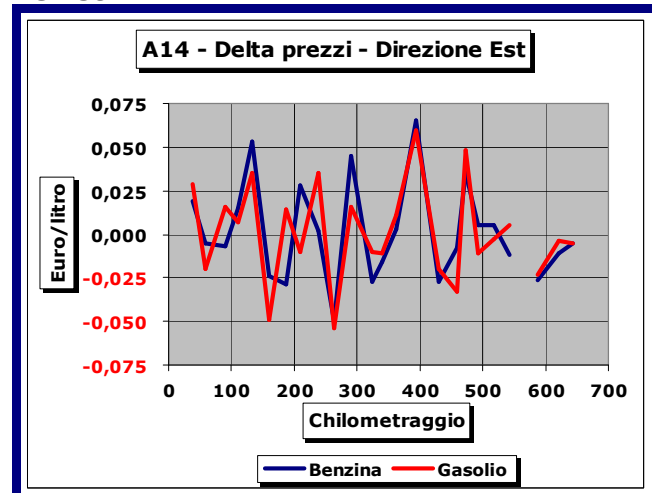


Grafico degli scostamenti – A14 – Direzione Est





I **differenziali concorrenziali tra marchi diversi** sono più elevati lungo la A1 rispetto alla A14. Sul **lato Ovest della A1** il picco tra il prezzo più alto e quello più basso di marchi diversi è pari a **0,119** euro/litro per la **benzina** ed a **0,122** per il **gasolio**; sul **lato Est della A1** essi scendono, rispettivamente, a **0,099** euro/litro per la benzina ed a **0,094** per il gasolio.

Sul **lato Ovest della A14** il picco tra il prezzo più alto e quello più basso di marchi diversi è pari a **0,112** euro/litro per la **benzina** ed a **0,084** per il **gasolio**; sul **lato Est della A14** essi scendono, rispettivamente, a **0,082** euro/litro per la **benzina** ed a **0,071** per il **gasolio**.

Delta massimo tra marchi diversi (euro/litro)

Tratte	Benzina	Gasolio
A1 Ovest	0,119	0,122
A1 Est	0,099	0,094
A14 Ovest	0,112	0,084
A14 Est	0,082	0,071

Per quanto riguarda la **concorrenza infra-brand**, ossia all'interno dello stesso marchio, si sono calcolate le differenze tra prezzi massimi e minimi per ciascuna tratta, direzione e marchio, in tutti quei casi in cui marchio contasse almeno due AdS.

La rilevazione denota che **scostamenti tra prezzi dello stesso marchio eccedenti il valore di 0,030 euro/litro sono presenti in 14 su 25 situazioni testate (56 %)**

per i prezzi della benzina ed in 11 su 25 (44 %) per i prezzi del gasolio.

Delta prezzi infra-brand – Benzina – Euro/litro

Marchi	A1 W	A1 E	A14 W	A14 E
ENI	0,055	0,061	0,061	0,051
Esso	0,033	0,046	0,038	0,030
IP	0,002	=	0,037	0,026
Kuwait	0,017	0,029	0,008	0,042
Shell	0,088	0,022	0,112	0,020
Tamoil	0,003	=	0,058	0,016
Total/Erg	0,080	0,086	=	0,002

Delta prezzi infra-brand – Gasolio – Euro/litro

Marchi	A1 W	A1 E	A14 W	A14 E
ENI	0,055	0,061	0,061	0,051
Esso	0,033	0,046	0,038	0,030
IP	0,002	=	0,037	0,026
Kuwait	0,017	0,029	0,008	0,042
Shell	0,088	0,022	0,112	0,020
Tamoil	0,003	=	0,058	0,016
Total/Erg	0,080	0,086	=	0,002

A1 W direzione ovest
 A1 E direzione est
 A14 W direzione ovest
 A14 E direzione est

