

N. 47/2013 - 16.12.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 9 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 47

**IL CONSIGLIO DEI MINISTRI
VARA DISEGNO DI LEGGE
SU RISTRUTTURAZIONE RETE:
IL TESTO «UFFICIALE»**

[pagina 1]

**NEL DISEGNO DI LEGGE DI
ADEGUAMENTO ALLE NORME
EUROPEE IL VIA LIBERA
AGLI IMPIANTI «GHOST»**

[pagina 7]

**CONSUMI CARBURANTI DI
NOVEMBRE: MENO TRE PER
CENTO IN TOTALE, MENO CINQUE
PER CENTO IN RETE**

[pagina 8]



IL CONSIGLIO DEI MINISTRI VARA DISEGNO DI LEGGE SU RISTRUTTURAZIONE RETE: IL TESTO «UFFICIALE»

Il Consiglio dei Ministri, nella seduta n. 40 di venerdì 13 dicembre, ha, tra le varie misure, approvato – su proposta del Ministro dello sviluppo economico, **Flavio ZANONATO** – un disegno di legge «*concernente misure di semplificazione per l'avvio delle attività economiche, per i finanziamenti e le agevolazioni alle imprese [collegato alla Legge di Stabilità 2014]*», che all'articolo 2 contiene le **disposizioni sulla ristrutturazione della rete**, già più volte annunciate fin dal mese di settembre e da noi più volte pubblicate nelle diverse versioni che ne sono state diffuse.

Rispetto alle versioni precedenti ben poco è cambiato – nonostante le «*consultazioni lampo*» avviate dal Governo [si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 43 del 18.11.2013] -: tolto ogni riferimento agli interventi di ristrutturazione per le autostrade e spostato il macigno dei *ghost* nella legge comunitaria [di cui riferiamo in seguito], l'unico elemento parzialmente apprezzabile è che al fondo indennizzi potranno accedere anche i gestori degli impianti che vengono «*automatizzati*», ma non anche in via retroattiva come richiesto, invece, dalle Organizzazioni di Categoria [si veda anche FIGISC ANISA NEWS N. 44 del 28.11.2013].

Il **testo** che viene di seguito pubblicato è quello **ufficiale** che è stato trasmesso al Consiglio dei Ministri.



ART. 2

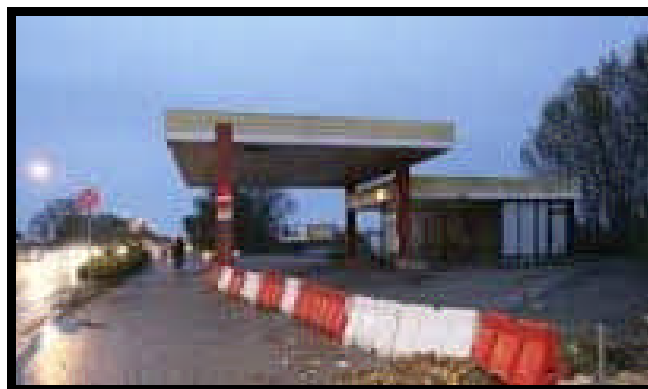
[Misure per la conoscibilità dei titoli minerari, per la sicurezza e la razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti, per lo stoccaggio del gas naturale e per lo sviluppo di tecnologie di maggior tutela ambientale]

6. Ai fini di incrementare la concorrenzialità del mercato dei carburanti e la diffusione al consumatore delle relative informazioni, la attuale banca dati esistente presso il Ministero dello sviluppo economico, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, è ampliata ai fini di una anagrafe degli impianti stradali di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale.

7. Ai fini dell'iscrizione nell'anagrafe di cui al comma 6 i titolari degli impianti entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge presentano una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà resa ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, indirizzata al Ministero dello sviluppo economico, al Comune territorialmente competente, all'ente proprietario della strada, all'ente gestore della stessa ed all'Ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, attestante che l'impianto di distribuzione carburante ricade ovvero non ricade in una delle fattispecie di incompatibilità di cui ai commi 16 e 17, ovvero che, pur ricadendo nelle fattispecie di incompatibilità, per esso siano in corso lavori di adeguamento da completare entro il 31 dicembre 2014. In alternativa alla dichiarazione di cui al precedente periodo potrà essere resa perizia giurata di tecnico abilitato.

8. I titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, o di concessione, laddove prevista, degli impianti, hanno l'obbligo di inviare al Ministero dello sviluppo economico i dati necessari per l'anagrafe che non siano già in possesso dello stesso Ministero, con modalità stabilite con decreto del Direttore generale della Direzione generale per la sicurezza degli approvvigionamenti e le infrastrutture energetiche.

9. Qualora l'impianto di distribuzione carburanti ricada nelle fattispecie di incompatibilità di cui ai commi 16 e 17 e non siano in corso per lo stesso lavori di adeguamento da completare entro il 31 dicembre 2014, il titolare cessa l'attività di vendita di carburanti entro il 30 giugno 2014, e provvede alla chiusura e smantellamento. Alla stessa data decadono i titoli autorizzativi o concessori relativi allo stesso impianto, nonché la licenza di esercizio rilasciata dall'Ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e conseguentemente sono risolti di diritto i relativi contratti per l'affidamento e l'approvvigionamento degli impianti di distribuzione dei carburanti. Per gli impianti che risultano da dismettere a seguito delle verifiche di cui al comma 18, il titolare cessa l'attività di vendita di carburanti entro il 30 giugno 2015, e provvede alla sua chiusura e smantellamento, salvo proceda al loro adeguamento entro la data stabilita al comma 18.



10. Il Ministero dello sviluppo economico controlla la presenza degli impianti di distribuzione carburanti nell'anagrafe, sulla base dei dati già in possesso della pubblica amministrazione. A tal fine l'Agenzia delle dogane e dei monopoli trasmette entro il 30 giugno 2014 i dati in suo possesso relativi agli stessi impianti.

11. In caso di mancato invio della dichiarazione di cui al comma 7 da parte del titolare di un impianto di distribuzione carburanti nel termine di cui allo stesso comma, il Ministero dello sviluppo economico irroga al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa di 5000 euro, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, per ciascuna mancata dichiarazione e diffida il titolare dell'autorizzazione a provvedere entro il termine perentorio di trenta giorni pena la decadenza dell'autorizzazione. Decorso inutilmente il nuovo termine il Ministero ne dà comunicazione all'ente proprietario della strada, all'ente gestore della stessa, all'ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli competente per territorio, alla Regione ed al Comune territorialmente competente, che procede entro i trenta giorni successivi alla dichiarazione di decadenza del titolo autorizzativo o concessorio.

12. Nel caso in cui il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 8 abbia dichiarato che l'impianto oggetto della dichiarazione ricade nelle fattispecie di incompatibilità, e non abbia provveduto alla cessazione della attività di vendita carburanti alle date di cui al comma 9, il Ministero dello sviluppo economico dispone la chiusura immediata dell'esercizio dell'impianto di distribuzione carburanti, dandone comunicazione alla Regione e richiedendo al Comune territorialmente competente di procedere alla dichiarazione di decadenza del titolo autorizzativo o concessorio. La Guardia di finanza, su richiesta del Ministero dello sviluppo economico, verifica l'effettiva chiusura degli impianti per i quali è stata disposta la cessazione immediata, anche a seguito della conseguente revoca della licenza di esercizio rilasciata dall'Ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, al fine di evitare frodi fiscali.



13. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 76 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, nel caso in cui sia accertata la non compatibilità di un impianto, dichiarato dal titolare compatibile ai sensi del comma 7, ovvero sia inutilmente decorso il termine per la conclusione dei lavori di adeguamento di cui al comma 9, il Comune competente per territorio dichiara la decadenza del titolo autorizzativo o concessorio comunicandolo alla Regione. Contestualmente decade la licenza di esercizio afferente allo stesso impianto rilasciata dall'Ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e sono risolti di diritto i relativi contratti per l'affidamento dell'impianto e l'approvvigionamento di carburante.

14. Nei casi di cui ai commi 11, secondo periodo, 12 e 13, e, a decorrere dal 1° gennaio 2015, nei casi di impianti dichiarati incompatibili, il titolare dell'impianto di distribuzione carburanti non ha comunque diritto ad accedere, per la chiusura dello stesso, al Fondo per la razionalizzazione della rete carburanti.

15. Le informazioni contenute nell'anagrafe relative all'ubicazione dei singoli impianti e alla loro compatibilità ai sensi del comma 7 sono rese pubbliche sul sito *internet* del Ministero dello sviluppo economico. Eventuali segnalazioni relative a impianti incompatibili operanti successivamente alle date di cui al comma 9, so-

no inviate, corredate di documentazione fotografica, al Comune competente, alla Regione e all'ente proprietario della strada e all'ente gestore della stessa per i necessari e rispettivi accertamenti e provvedimenti, dandone comunicazione per posta elettronica al Ministero dello sviluppo economico.

16. Gli impianti ubicati all'interno dei centri abitati, delimitati dai Comuni ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono considerati incompatibili, senza possibilità di deroga, in relazione agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e fermo restando quanto disciplinato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nei seguenti casi:

- a) situati su strade urbane di scorrimento [tipo D] che non siano ubicati su apposita area esterna alla carreggiata, ovvero siano privi di accessi separati per l'entrata e l'uscita;
- b) situati su strade urbane di quartiere [tipo E] e strade urbane locali [tipo F] che pur ubicati al di fuori della carreggiata, la impegnano, anche parzialmente, durante la fermata per il rifornimento o per le operazioni di scarico;
- c) situati all'interno di aree pedonali, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 2), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

17. Gli impianti ubicati all'esterno dei centri abitati, delimitati dai Comuni ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono considerati incompatibili, senza possibilità di deroga, in relazione agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e fermo restando quanto disciplinato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nei seguenti casi:

- a) situati su autostrade [tipo A] e strade extraurbane principali [tipo B] che non siano ubicati su apposita area esterna alla carreggiata, ovvero siano privi di

accessi separati per l'entrata e l'uscita, ovvero privi di corsie di decelerazione e accelerazione;

- b) situati su strade extraurbane secondarie [tipo C] e strade extraurbane locali [tipo F] che pur ubicati al di fuori della carreggiata, la impegnano, anche parzialmente, durante la fermata per il rifornimento o per le operazioni di scarico.



18. Gli impianti non rientranti nei casi di incompatibilità di cui ai commi 16 e 17 in base alle dichiarazioni di cui al comma 7, sono sottoposti, entro il 31.12.2014, alla verifica degli aspetti di seguito elencati, da parte dell'ente proprietario della strada e dell'ente gestore della stessa, nell'espletamento dei compiti previsti dall'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, volta all'individuazione di eventuali ulteriori impianti da dismettere, con gli effetti di cui al comma 9 del presente articolo, fatta salva la possibilità di adeguamento alle eventuali prescrizioni entro un congruo termine dallo stesso fissato e comunque non successivo al 31 dicembre 2015; l'esito della verifica è comunicato al Ministero dello sviluppo economico, alla Regione, al Comune territorialmente competente e al titolare dell'impianto:

- a) valutazione della distanza degli impianti dalle intersezioni o da altri punti singolari, quali gallerie e viadotti, in relazione alla sovrapposizione delle interferenze delle correnti di traffico veicolare ed in termini di distanza di visibilità necessaria al mutuo avvista-

mento dei veicoli in funzione del tipo di strada e della relativa velocità di percorrenza, con particolare riferimento alle condizioni orografiche del tracciato, dei flussi e della tipologia del traffico veicolare e delle condizioni ambientali prevalenti;

- b) in particolare per l'ambito extraurbano, valutazione della localizzazione degli impianti in tratti del tracciato piano-altimetrico, in termini di distanza di visibilità necessaria al mutuo avvistamento dei veicoli in funzione del tipo di strada e della relativa velocità di percorrenza, con particolare riferimento alle condizioni orografiche del tracciato, dei flussi e della tipologia del traffico veicolare e delle condizioni ambientali prevalenti;
- c) in particolare per l'ambito urbano, valutazione della distanza degli impianti da siti sensibili quali scuole, ospedali e parchi pubblici, in relazione alla distanza di visibilità necessaria al mutuo avvistamento dei veicoli in funzione del tipo di strada e della relativa velocità di percorrenza, con particolare riferimento ai flussi ed alla tipologia del traffico veicolare e pedonale.

19. Al fine di accelerare la razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, di cui all'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, come modificato dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è stabilito un indennizzo per i soggetti titolari di autorizzazione o di concessione, laddove prevista, a valere sul Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, con contabilità separata, per la chiusura degli impianti che avvenga nel periodo dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015, indipendentemente dal numero di autorizzazioni di cui si è titolari. Le disponibilità di tale Fondo, per la parte a contabilità separata, sono anche utilizzabili per la corresponsione di indennizzi a favore dei gestori di impianti stradali di distribuzione dei carburanti, chiusi nel periodo 2014-2015, nella eventualità di in-

sufficienza di disponibilità per tale finalità del Fondo stesso, per la parte non a contabilità separata. Possono accedere all'indennizzo previsto per i gestori di impianti stradali di distribuzione dei carburanti chiusi e smantellati anche i gestori di impianti stradali di distribuzione dei carburanti che nello stesso periodo siano trasformati in impianti automatizzati dal proprietario. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, da emanare il 30 giugno 2014, sono determinate le condizioni, le modalità e i termini per l'utilizzo ed il rifinanziamento del Fondo stesso a tale scopo.



20. Con l'obiettivo indicativo di giungere in un biennio alla chiusura e smantellamento di 5000 impianti inefficienti o incompatibili e all'azzeramento della componente di differenziale tra prezzo medio italiano e prezzo medio europeo dei carburanti derivante dalla inefficienza della rete italiana, con uno o più decreti del Ministro dello sviluppo economico, sentita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, il primo dei quali da emanare entro il 30 giugno 2014, è determinata l'entità dell'indennizzo, di cui al comma 19, nonché la contribuzione al Fondo di cui allo stesso comma, con contabilità separata, a carico dei soli titolari delle autorizzazioni, o di concessione, laddove prevista, per un periodo non superiore a cinque anni, e le relative modalità di versamento, da destinare alla

chiusura e smantellamento di impianti, articolando quest'ultima contribuzione in funzione del numero di impianti chiusi e dei relativi volumi venduti, in modo da valorizzare significativamente le chiusure e smantellamento di impianti effettuate nel periodo interessato, con particolare riguardo alla chiusura di impianti marginali privi di servizi accessori, senza penalizzare i titolari di unica autorizzazione che siano anche gestori. A tal fine l'anagrafica degli impianti di cui al comma 6 è estesa anche ai volumi totali erogati da ciascun impianto a decorrere dall'anno 2013. Il versamento del contributo obbligatorio al Fondo con ritardo di oltre 60 giorni è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria pari al doppio del contributo dovuto, da irrogarsi da parte della Cassa Conguaglio di cui al comma 21. La stessa sanzione amministrativa è disposta per il versamento del contributo obbligatorio di cui all'articolo 28, comma 2 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge del 15 luglio 2011 n. 111, come modificato dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

21. L'attività della Cassa Conguaglio GPL, che a decorrere dall'1 gennaio 2014, ferme restando la natura e le funzioni attualmente svolte, adegua la sua denominazione in Cassa Conguaglio Carburanti, prosegue fino alla data di conclusione del processo di razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, determinata con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nel cui ambito sono altresì stabilite le modalità di liquidazione. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, sono disciplinate le competenze in materia di sicurezza delle bombole per metano per autotrazione di cui alle leggi 8 luglio 1950, n. 640 e 7 giugno 1990, n. 145. Il Comitato fondo bombole metano, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico senza nuovi o maggiori oneri a carico della fi-

nanza pubblica, svolge le funzioni in materia di: a) determinazione dei contributi di cui alla legge 8 luglio 1950, n. 640 e alla legge 7 giugno 1990, n. 145; b) deliberazione sulle operazioni gestionali e promozionali relative alla sicurezza; c) vigilanza sull'espletamento dei servizi tecnici e amministrativi svolti dalla società concessionaria. I contributi di cui alla lettera a) sono destinati alla copertura dei costi dei servizi di cui alla legge 8 luglio 1950, n. 640 e alla legge 7 giugno 1990, n. 145 svolti dalla società concessionaria.

[22. omissis]

23. All'articolo 83-bis, comma 17, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come modificato dall'articolo 17, comma 5 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «o essere subordinati alla presenza di altri obblighi, salvo quelli stabiliti con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e sentita la Conferenza Stato Regioni, applicabili in modo non discriminatorio agli impianti nuovi ed esistenti.».



NEL DISEGNO DI LEGGE DI ADEGUAMENTO ALLE NORME EUROPEE IL VIA LIBERA AGLI IMPIANTI «GHOST»

Uscita dal pacchetto ristrutturazione rete, la norma sulla liberalizzazione degli impianti *ghost* è stata inserita, con il classico gioco delle tre carte, nel disegno di legge n. 1864 contenente «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2013 bis», che raccoglie vari provvedimenti atti ad evitare altrettante procedure di infrazione comunitaria avviate da Bruxelles nei confronti dell'Italia.

Di seguito pubblichiamo l'articolo riguardante l'argomento dei *ghost* e la relativa illustrazione presentata al Parlamento per l'iter legislativo. Da notarsi che la formulazione è, come dire, «furba»: non fu la legge 111/2011 a liberalizzare i *ghost* fuori dai centri abitati, bensì la legge 27/2012 [ossia le liberalizzazioni del Governo Monti].

ART. 20.

(Stazioni di distribuzione dei carburanti ubicate nelle aree urbane. Caso EU PILOT 4734/13/MARKT).

1. All'articolo 28, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, le parole: «*posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali*» sono sostituite dalle seguenti: «*ovunque siano ubicati*».

«L'articolo 20» è scritto nell'illustrazione alla norma «è volto a eliminare l'obbligo di presidio delle stazioni di distribuzione dei carburanti previsto esclusivamente nei centri urbani. Nell'ambito del caso EU Pilot 4734/13/ MARKT, la Commissione europea ha

rilevato che la legislazione nazionale e regionale relativa alle stazioni di servizio ubicate nei centri urbani, limitando l'apertura di impianti di distribuzione di carburante non presidiati nell'arco delle ventiquattro ore, viola il principio della libertà di stabilimento, previsto dall'articolo 49 del TFUE, e il divieto di restrizione territoriale, previsto dall'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2006/123/CE (cosiddetta «direttiva servizi»). Con comunicazione in data 30 luglio 2013, in risposta alle controdeduzioni da parte italiana, la Commissione europea ha espressamente preannunciato l'apertura di un procedura di infrazione qualora l'Italia entro l'autunno non comunichi di avere intrapreso la modifica legislativa della norma contestata. L'eliminazione del limite all'apertura degli impianti *ghost* all'interno dei centri abitati è stata anche espressamente indicata come intervento necessario per il mercato dei carburanti da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nelle segnalazioni al Governo e al Parlamento, ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge n. 287 del 1990, relativamente agli anni 2012 e 2013, nonché nell'audizione della stessa Autorità presso la X Commissione permanente della Camera.»

Con tutti i problemi che affliggono l'Italia e l'Europa, non c'era forse un cavolo d'altro da fare ?!



CONSUMI CARBURANTI DI NOVEMBRE: MENO TRE PER CENTO IN TOTALE, MENO CINQUE PER CENTO IN RETE

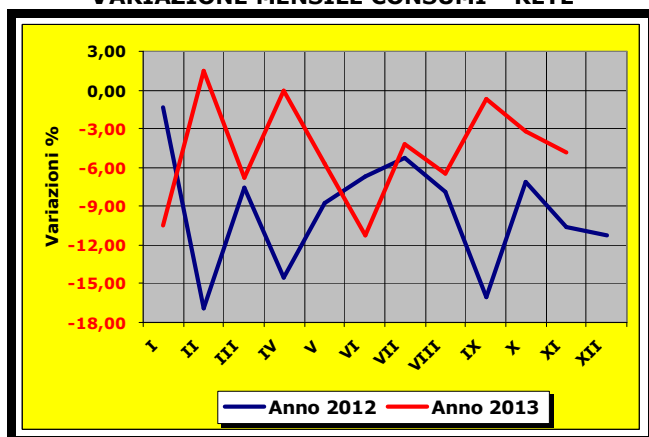
[pagina 8]

Si allunga la lista dei mesi con segno meno per i consumi di benzina e gasolio, che ormai sono otto su undici, contro solo tre in controtendenza rispetto al 2012.

Contro la lista di febbraio [+1,03 %], settembre [+2,10 %] ed aprile [+2,34 %], infatti, si schierano ottobre [-0,08 %], luglio [-0,26 %], agosto [-1,58 %], novembre [-2,95 %], maggio [-3,22 %], marzo [-4,77 %], gennaio [-6,47 %], giugno [-8,13 %], ricordando che si tratta di dati sotto il livello del 2012, esercizio in cui si è registrato un crollo di 9,26 punti percentuali dei consumi di questi due prodotti.

A novembre, nel dettaglio, i consumi di benzina scendono di 3,11 punti percentuali; scendono di 2,89 punti percentuali quelli di gasolio, mentre i consumi di g.p.l. aumentano del 9,65 % rispetto allo stesso mese del 2012.

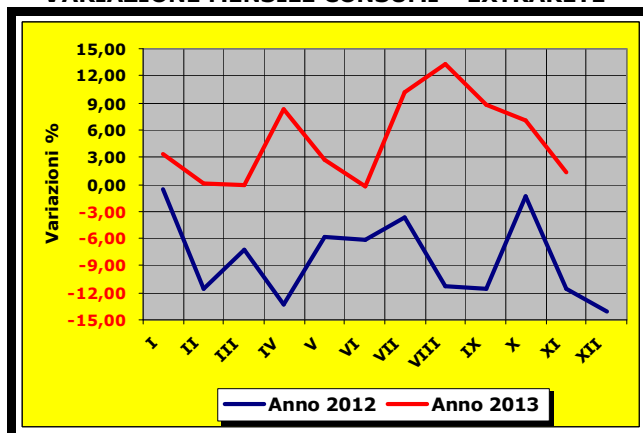
VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - RETE



Sempre e solo sulla rete, tuttavia, continuano a scaricarsi le perdite, che questo mese sono anche scarsamente compensate dalla progressiva crescita del circuito extrarete: quest'ultimo, infatti, a novembre fa registrare un incremento di non più di 1,29

punti percentuali. Per contro la rete perde il 4,81 %, ossia quasi 110 milioni di litri in meno dello stesso mese del 2012, contro i quasi 13 milioni in più del segmento extrarete.

VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - EXTRARETE



Si attenua, ma rimane tale, anche il segno negativo dei consumi progressivi di benzina e gasolio dell'intero periodo di undici mesi gennaio-novembre 2013 sullo stesso periodo del 2012: gennaio: -6,47 %, febbraio: -2,92 %, marzo: -3,60 %, aprile: -2,12 %, ancora maggio: -2,37 %, giugno: -3,73 %, luglio: -3,19 %, agosto: -2,99 %, settembre: -2,37 %, ottobre: -1,97 %, e, infine, novembre: -1,91 %, con oltre 716 milioni di litri persi nel complesso.

Sono, infatti, diminuiti di 1,98 punti percentuali e di oltre 226 milioni di litri i consumi totali di benzina, di quasi 490 milioni di litri e di 1,87 punti percentuali quelli di gasolio, mentre i consumi di gpl sono aumentati nel periodo di oltre 278 milioni di litri e del 12,37 %.

Il saldo degli undici mesi è dato da un risultato positivo per l'extrarete, con oltre 640 milioni di litri in più [+5,93 %] ed uno negativo per la rete, con oltre 1.356 milioni di litri di flessione [-5,07 %].

**CONSUMI GENNAIO-NOVEMBRE 2013 E 2012 E
VARIAZIONI % - MLD LITRI**

Prodotti	2012	2013	Var. %
Rete	10,162	9,582	-5,71%
Extra	1,273	1,627	+27,78%
Benzina	11,435	11,208	-1,98%
Rete	16,619	15,843	-4,67%
Extra	9,515	9,801	+3,01%
Gasolio	26,134	25,644	-1,87%
Rete	26,781	25,424	-5,07%
Extra	10,788	11,428	+5,93%
Totale	37,568	36,852	-1,91%
Gpl	2,249	2,527	+12,37%

Intanto, in base alla stima delle diverse dinamiche delle vendite tra reti e circuiti, aggiornando ai dati di novembre sull'intero anno 2013 l'analisi che FIGISC/ANISA ha già sviluppato fino al mese di ottobre [si veda, da ultimo, FIGISC ANISA NEWS N. 43 del 18.11.2013], i numeri sarebbero [sempre con l'avvertenza che si tratta pur sempre di una stima] i seguenti:

**VENDITE IN MILIARDI DI LITRI
2008-2013**

Anno	RA ¹	RO-C ²	RO-B ³	RO-T ⁴
2008	3,4	29,6	3,0	32,6
2009	3,3	29,1	3,3	32,5
2010	3,2	28,4	3,8	32,2
2011	2,9	27,0	4,6	31,6
2012	2,2	23,7	5,7	29,4
2013 ⁵	1,8	22,2	6,8	29,0

¹RA = Rete autostradale

²RO-C = rete ordinaria «colorata»

³RO-B = rete ordinaria indipendente

⁴RO-T = rete ordinaria complessiva

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-nov

Nella tabella successiva, invece, sono indicate le quote di mercato [consolidate e stimate] distintamente per segmenti ed assetti della rete dal 2008 al 2013.

Al netto della rete autostradale - che perde dal 2008 il 46,54 % delle vendite e oltre 1,6 miliardi di litri -, la rete ordinaria, secondo le stime FIGISC/ANISA, è scesa dai 32,6 miliardi di litri di consumi nel 2008 ai 29,0 stimati per il

2013, con una perdita di 3,6 miliardi di litri [-10,96 %]. Nella rete ordinaria, le stime calcolano che la rete «colorata» abbia perso dal 2008 7,4 miliardi di litri, ossia il 24,97 %, a fronte dei guadagni della rete «bianca», pari a 3,8 miliardi di litri ed una crescita del 128,57 %.

Sempre per la rete ordinaria, la quota di mercato della rete colorata sarebbe crollata dal 90,87 % del 2008 al 76,57 % nel 2013, quella della rete indipendente sarebbe balzata dal 9,13 % al 23,43 %.

**QUOTE DI MERCATO 2008-2013
TRA RETE AUTOSTRADALE ED ORDINARIA
E NELLA RETE ORDINARIA TRA RETE
COLORATA E RETE INDIPENDENTE**

Anno	RA ¹	RO-T ²	RO-C ³	RO-B ⁴
2008	9,6%	90,4%	90,9%	9,1%
2009	9,3%	90,7%	89,7%	10,3%
2010	9,0%	91,0%	88,1%	11,9%
2011	8,4%	91,6%	85,5%	14,5%
2012	7,1%	92,9%	80,7%	19,3%
2013 ⁵	6,0%	94,0%	76,6%	23,4%

¹RA = Rete autostradale

²RO-T = rete ordinaria complessiva

³RO-C = rete ordinaria «colorata»

⁴RO-B = rete ordinaria indipendente

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-nov

