

N. 05/2014 - 07.02.2014

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 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 05 SPECIALE ANISA

**CANTARELLI, ANISA:
AUTOSTRADAE, DI FRONTE AL
DISASTRO, SOLO INERZIA.
ORA BASTA !**

[pagina 1]

**I NUMERI DEL TRACOLLO:
UNA ADS SU TRE SOTTO
TRE MILIONI DI LITRI**

[pagina 4]

**IL CALO DELLE VENDITE
É PARI A CINQUE (!) VOLTE
IL CALO DEL TRAFFICO**

[pagina 5]

**DELTA PREZZO A 29 CENT:
GENOCIDIO ECONOMICO,
ALTRO CHE CONCORRENZA**

[pagina 7]

**AREE CHE CHIUDONO E
GARE CHE VANNO DESERTE:
CRONACHE DELLA DERIVA**

[pagina 9]

CANTARELLI, ANISA: AUTOSTRADAE, DI FRONTE AL DISASTRO, SOLO INERZIA. ORA BASTA !

Che il comparto della distribuzione in autostrada - mi riferisco ovviamente ai servizi della distribuzione carburanti, ma anche al complesso delle attività sulle aree di servizio - sia stato abbandonato a se stesso è più che una sensazione, una puntuale constatazione.

Abbandonato in primo luogo dai Ministeri competenti, che non hanno mai ripreso in mano la questione - nonostante il generoso impegno profuso nella scorsa estate dal Presidente della Commissione di Garanzia sugli scioperi nei servizi pubblici per dare uno sbocco alla vertenza - e si sono baloccati tra atteggiamenti di sufficienza e scaricabarilismo [*«abbiam già discusso, ma le parti non si sono accordate»*], comportamenti dilatori [fuori le autostrade da misure di ristrutturazione della rete, zero interventi di mediazione] e totale irresolutezza [*«quello delle autostrade è un problema complicato»*].

Abbandonato cioè dagli unici soggetti che hanno responsabilità e doveri su questa sconcertante vicenda della nera crisi e totale deriva di un intero settore che è, volenti o nolenti e tra tutti i suoi limiti, pur sempre un *«biglietto da visita»* pesante, visto che riguarda la sua rete viaria più strategica di collegamento del Paese stes-

so e del Paese con l'Europa. Perché se ci si balocca con l'idea che siano gli interessi forti del settore a trovare il modo di uscire dall'*impasse*, magari spinti dall'urgenza della crisi, si tratta di una convinzione sbagliata.

Gli interessi forti del settore continuano, ognuno per la sua competenza e convenienza e comunque in un'ottica solo del giorno per giorno ed a zero visioni di prospettiva, a coltivare lo *status quo*, a mantenere posizioni di rendita [pur di fronte alla caduta dell'attrazione e quindi del mercato, ed alla faccia della crisi economica generale, al più con un po' di patema su quanto potranno rendere le nuove gare], oppure, come nel caso delle compagnie petrolifere, a condurre politiche commerciali schizoidi e sciagurate che si limitano, nella generale contrazione dei volumi, a spostare erogati sul territorio grazie ad una sistematica opera di discriminazione e spoliatura delle imprese di gestione, sulle quali, per la loro intrinseca dipendenza economica ed i vincoli da cui sono legate, vengono scaricate - fino all'esaurimento ed alla loro rovina - tutte le assurdità del sistema. E, dopo aver preso tutto il possibile, imboccare la solita strada del «*mordi e fuggi*» che si comincia a vedere all'opera anche in questo comparto.

In queste condizioni sarebbe un'autentica ingenuità confidare che sia il settore ad autorigenerarsi per via spontanea, e d'altronde da questi interessi è ben difficile vengano efficaci spinte a cambiare le cose.

Cose che sono sotto gli occhi di tutti: il collasso in pochi anni del 50 % delle vendite *oil*, una rete per un terzo ormai marginale e per più di metà sotto la soglia di sostenibilità dei costi di esercizio, centinaia di imprese di gestione indebitate e migliaia di addetti a rischio, attività di ristorazione che bucano i bilanci per decine di milioni di euro a fronte dell'emorragia del mercato. Eppure, come niente fosse.....

ANISA rappresenta i Gestori: categoria che è in agitazione per una vertenza che è in corso da quasi due anni [è iniziata nell'aprile 2012] e che non si è mai conclusa, perché nel tempo si sono semmai acuiti, piuttosto

che risolti, anche magari solo in parte, i motivi che ne stanno alla base. Un tempo infinito in cui la situazione è gravemente peggiorata in generale [basta vedere i dati degli ultimi due anni], in cui sono continuate le tattiche dilatorie delle aziende, in cui non si sono [tranne rarissime eccezioni] rinnovati accordi, in cui non si è tenuto fede agli impegni sulle sofferenze, si sono invece peggiorate le condizioni di esercizio, sono aumentate le discriminazioni sui prezzi [in questo stesso numero dobbiamo registrare a questo proposito esempi e «*normalità*» che non hanno nessuna plausibile ragione economica, ma solo l'assenza di regole minime di mercato (delle quali chi dovrebbe sorvegliare, se ne impippa) e la certezza di un disegno, usiamo parole grosse, di «*genocidio economico*»], sono state spezzate le possibilità di competere, si sono fatti e disfatti tavoli di lavoro poco concludenti [o forse vantaggiosi solo per chi ha inteso appropriarsi di spiragli aperti proprio dai Gestori], si sono stesi protocolli non sottoscritti e non onorati, si sono fatte proposte per la ristrutturazione della rete, mentre «*feriti*» e «*morti*» aumentano giorno per giorno nella Categoria.



È stata superata ogni soglia della pur infinita pazienza che è costretta ad avere la parte più debole del settore: è chiaro che se nelle prossime settimane non interverranno segnali che qualcosa si muove in questa infida palude non si potrà tenere tappata ulteriormente questa bottiglia mo-

lotov in cui bolle l'exasperazione della Categoria. Ed è, questo, intanto, un preavviso ed un appello chiaro!

Ciò che fa più specie in tutta questa vicenda è che, crisi o non crisi, i soggetti forti del settore continuano a traccheggiare entro le «certezze» del sistema, anche se questo fa acqua da tutte le parti.

Si continuano a mettere pannicelli caldi e freddi – ne sono un esempio le linee guida sugli affidamenti lasciate in eredità dal non compianto ministro Passera, piuttosto che il fantasma di una ennesima Authority che dovrebbe regolamentarne i parametri –, ma la verità è che le attività che si svolgono sulle autostrade devono rispondere a logiche di mercato e di economicità senza il peso delle inutili zavorre che vi hanno sempre gravato, ma che non possono più gravare in tempi di crisi e, comunque, di normalità.

Abbiamo assistito in questi anni – ad onta di una privatizzazione che avrebbe dovuto garantire efficienza ed economicità – ad una inflazione delle *royalties*, alla corsa per offrire rendite più alte per mettere bandierine sulla rete, a contrarre vincoli che poi venivano riversati sulla pelle dei Gestori dove tali vincoli non erano stati contratti, a gonfiare e sgonfiare prezzi, a spostare come in un *puzzle* allucinato gli erogati, così come oggi assistiamo alle fughe, alle gare deserte e, non ultimo, alle proposte di alcune aziende [citiamo IP e KUPIT, tanto per non fare nomi] che altro non propongono se non quello che già viene venduto come il toccasana della rete ordinaria [«il modello standard europeo», dice Antitrust, la versione «magliara» italiana, diciamo noi] ossia il *ghost*, scorciatoia per non ristrutturare affatto nulla.

Ciò che alla lunga serve in questo settore è la revisione del concetto di concessione e delle sue conseguenze più deteriori: le attività economiche che si svolgono in fregio alle tratte autostradali sono un arricchimento ed un valore aggiunto [visto che rischi ed investimenti sono a carico di chi vi si insedia] e non un privilegio pagato a suon di rendite che influiscono sui prezzi dei servizi

e gonfiano i costi di esercizio. Forse, tra tante «liberalizzazioni» nocive che ci sono state inflitte nel settore della distribuzione carburanti, sarebbe il caso di capire che è ora di chiudere questa specie di «riserva indiana» e ridare fiato ad un sistema che è anche, almeno in parte, incartato a causa di queste arcaiche sopravvivenze che creano rendite improduttive e stimolano comportamenti emulativi antieconomici.

Ma se questo rimane un tema di lungo respiro [su cui è però il caso che qualcuno cominci ad esercitarsi], oggi quello che serve è farsi carico della ristrutturazione necessaria di una rete che si sta progressivamente marginalizzando ed emarginando, mettere ordine nelle regole di mercato e concorrenza, rimboccarsi le maniche per fare ognuno la sua parte per uscire dalla palude.

E soprattutto basta scaricare con una mano le contraddizioni di questo comparto su chi sta in fondo [i Gestori] e con l'altra cercare di far passare un modello in cui il Gestore non c'è nemmeno più. Ora basta, da questa parte del tavolo la misura è colma.

Stefano CANTARELLI
Presidente Nazionale ANISA



I NUMERI DEL TRACOLLO: UNA ADS SU TRE SOTTO TRE MILIONI DI LITRI

Dal 2008 al 2013, secondo le stime elaborate da ANISA CONFCOMMERCIO, le vendite in rete autostradale sono letteralmente franate in media nazionale del 45 % e l'erogato medio è crollato da quasi 7,5 milioni di litri a poco più di 4,1.

«Un disastro che dettagliato sul territorio è ancora più drammatico» denuncia Stefano CANTARELLI, Presidente Nazionale ANISA «se si pensa che nelle singole province quasi il 40 % delle aree di servizio è allocato in province che perdono oltre il cinquanta per cento delle vendite in pochi anni». E guardando alle singole realtà al di là dei dati provinciali, l'analisi del Presidente Cantarelli è ancora più severa: «Si stima che nel 2013 circa il 57 % delle aree di servizio stia al di sotto della soglia dei 5 milioni di litri, limite minimo di sostenibilità dei costi [un dato che nel 2008 non superava il 13 %] e che, ancora più ai margini, circa il 29 % stia sotto i tre milioni di litri [nel 2008 non toccavano che il 3,7 %]: una situazione di assoluto degrado, consumato nell'indifferenza e per l'irresponsabilità di Governi, Concessionari ed Aziende Petrolifere cui non solo non interessa la rovina di migliaia di addetti e di centinaia di imprese, ma neppure una minima prospettiva per il comparto».

Da una stima piuttosto prudentiale [basata su un'interpolazione statistica dei dati delle vendite in rete (rete ordinaria+rete autostradale) e del traffico autostradale lungo una sequenza di alcuni anni] nel 2013 la flessione delle vendite sarebbe stata di oltre il 14 % rispetto all'anno 2012, sommandosi quindi alla perdita di 23,5 punti percentuali accusata in quell'esercizio: un dato che, estendendo il confronto al 2008, marca un dimezzamento delle vendite pari ad un -44,7 %.

In costanza degli impianti della rete, nella stessa misura è crollato l'erogato medio na-

zionale per area di servizio, passato da circa 7,4 a 4,1 milioni di litri.

EROGATO MEDIO / ADS 2008-2013 MILIONI DI LITRI

Anno	Erogato
2008	7,449
2009	7,207
2010	6,909
2011	6,261
2012	4,793
2013 (*)	4,121

(*) Stima ANISA

Come sottolineato dal Presidente, disaggregando i dati a livello provinciale emergono situazioni di ben maggiore gravità rispetto alla media nazionale: non solo le perdite in alcune realtà superano di molto tale media [si stimano perdite anche superiori al 70 % rispetto al 2008], ma il 61 % delle province provviste di AdS presenta diminuzioni di vendite superiori alla media nazionale ed in quelle province è allocato circa il 64 % dell'intera consistenza della rete distributiva autostradale.

Un quadro riassuntivo delle AdS presenti nelle province, ordinate per percentuale di perdita delle vendite 2013 sul 2008 decrescente [da chi perde di più a chi perde di meno] è dato dalla seguente tabella:

CLASSI DI PERDITA NELLE PROVINCE - ADS

Variazioni % nelle province 2013 su 2008 (*)	N. Ads nelle province	%
> -70 %	2	0,43%
> -60 % ≤ -70 %	19	4,10%
> -50 % ≤ -60 %	152	32,83%
> -40 % ≤ -50 %	171	36,93%
> -30 % ≤ -40 %	90	19,44%
> -20 % ≤ -30 %	21	4,54%
> -10 % ≤ -20 %	4	0,86%
> 0 % ≤ -10 %	4	0,86%
TOTALE	463	100,00%

E sul fronte delle stime sugli erogati per impianti emerge la crescita esponenziale delle aree di servizio che sono *border line* della sostenibilità eco-

nomica minima dei puri costi, ossia gli impianti che possano contare su un erogato di almeno cinque milioni di litri e delle aree di servizio che sono collassate sotto la soglia dei tre milioni di litri di erogato, due categorie cresciute, rispettivamente, di quattro volte la prima e tra sette e dieci volte la seconda, che ormai sfiora il 30 % della rete totale.

STIMA DELLE ADS CON EROGATI NON SUPERIORI A 5.000 KLT

Anno	Min	Max	Min % Rete	Max % Rete
2008	52	70	11,23 %	15,12 %
2012	174	227	37,58 %	49,03 %
2013	235	292	50,76 %	63,07 %

STIMA DELLE ADS CON EROGATI NON SUPERIORI A 3.000 KLT

Anno	Min	Max	Min % Rete	Max % Rete
2008	13	21	2,81 %	4,54 %
2012	63	73	13,61 %	15,77 %
2013	129	140	27,86 %	30,24 %

Per chi sia interessato ad approfondire i particolari o le singole situazioni regionali e provinciali, lo studio completo di ANISA [«*VENDITE IN AUTOSTRADA ED EROGATI MEDI ADS - DATI AGGIORNATI AL 2012 E STIME SUL 2013*», 04.02.2014] è disponibile sul sito internet nazionale FIGISC al link

<http://www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php?identificatore=4360>



IL CALO DELLE VENDITE È PARI A CINQUE (!) VOLTE IL CALO DEL TRAFFICO

Dal 2008 al 2013 [per quest'ultimo esercizio ci basiamo sulle stime che abbiamo già esposto nell'articolo precedente] le vendite del comparto autostradale sono crollate rispetto alla variazione del traffico in un rapporto di cinque a uno: se i volumi di traffico sono diminuiti in questo periodo del 9,7 % [il dato, di fonte AISCAT, è espresso in milioni di veicoli/km, distinti tra veicoli leggeri e veicoli pesanti], le vendite registrano un taglio pari al 44,7 %, quasi la metà del quantitativo del 2008, un volume che riporta indietro agli anni sessanta dello scorso secolo [i dati più vecchi che abbiamo disponibili sono quelli del 1979: 2.679 milioni di litri, ben il 40 % in più dei 1.908 milioni di litri stimati per il 2013].

Il dato della mobilità autostradale evidenzia che dal 2008 - a fronte di un limitato aumento delle tratte da 5.486 a 5.574 km - il traffico leggero è calato in misura pari ad un -8,0 %, quello pesante di meno 14,9 punti percentuali [-9,7 % in tutto], di cui sette punti accumulati nel solo esercizio 2012, contro oscillazioni dal 2009 al 2011 comprese tra -1,1 e +0,6 % [il calo del 2013 è contenuto entro un -2,0 %].

MLN VEICOLI/KM [DATI AISCAT PER PERIODI GEN-NOV DAL 2008 AL 2013]

Anno	L	P	T	Var. % annua
2008	58.456	18.446	76.902	-0,9%
2009	59.552	17.006	76.558	-0,5%
2010	59.724	17.323	77.047	+0,6%
2011	58.816	17.383	76.199	-1,1%
2012	54.714	16.141	70.856	-7,0%
2013	53.764	15.707	69.471	-2,0%
Var. % '13/'08	meno 8,0%	meno 14,9%	meno 9,7%	

L = veicoli leggeri
P = veicoli pesanti
T = veicoli totali

VENDITE MLN LITRI [DATI MISE DAL 2008 AL 2012 E NS/ STIME PER 2013]

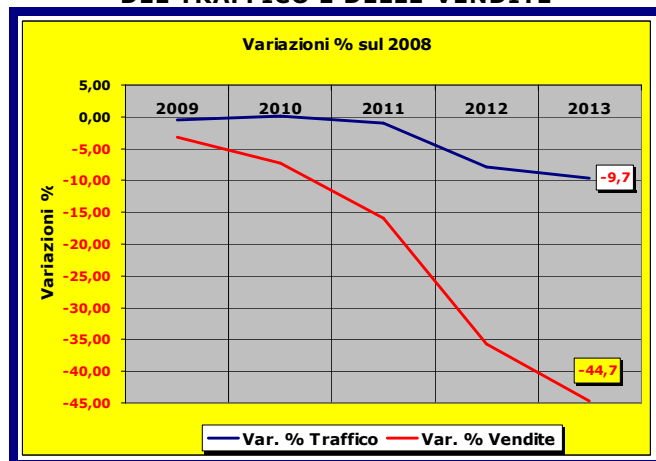
Anno	B	G	T	Var. % annua
2008	783	2.666	3.449	-8,1%
2009	753	2.584	3.337	-3,3%
2010	679	2.520	3.199	-4,1%
2011	598	2.301	2.899	-9,5%
2012	426	1.792	2.219	-23,5%
2013	366	1.542	1.908	-14,0%
Var. % '13/'08	meno 53,3%	meno 42,2%	meno 44,7%	

B = benzina

G = gasolio

T = totale

Per contro, nel medesimo periodo le vendite di benzina sono diminuite di un -53,3 %, quelle di gasolio in misura pari a -42,2 % [in tutto di meno 44,7 punti percentuali e con la perdita di oltre 1,5 miliardi di litri su poco più di 3,4. Nel solo 2012 si sono totalizzati 23,5 punti di flessione contro i 14,0 stimati per il 2013, ma nel 2008 si erano già registrati decrementi di 8,1 punti e di 9,5 nel 2011.

DINAMICHE COMPARATE DELLE VARIAZIONI % DEL TRAFFICO E DELLE VENDITE


Non solo, dunque, non esiste una correlazione plausibile tra l'entità della riduzione del traffico e quelli delle vendite [pur considerando gli esiti della crisi economica, quelli della razionalizzazione dei consumi dei veicoli e pur anche quelli della concorrenza dei prezzi degli indipendenti sulla rete stradale di prossimità, specie nelle tangenziali], perché un rapporto di 5 ad 1 è del tutto spro-

porzionato, ma il declino viene da lontano: nel 2010 le perdite delle vendite furono del 4,1 % nonostante un limitato aumento del traffico nell'ordine del +0,6 %, nel 2008, nel 2009 e nel 2011 le perdite di vendita furono pari da sette a nove volte l'indice di decremento del traffico; nel 2012, anno del picco negativo le vendite calarono in misura tre/quattro volte maggiore del traffico e nel 2013 si stima che il tasso di decremento dei consumi sia pari a circa sette volte quello del traffico.

Per un confronto, i consumi della rete autostradale francese dal 2008 hanno avuto un decorso quasi stabile, con un calo di meno di due soli punti percentuali, da 2,439 miliardi di litri nel 2008 a 2,403 miliardi di litri nel 2013 [la rete francese ha circa il 10 % di aree di servizio rispetto all'Italia].

A riprova che la situazione italiana è del tutto specifica e che le ragioni del crollo del comparto nel nostro Paese sono il risultato di un *mix* di politiche commerciali micidiali e di posizioni di rendita, nonché di un totale vuoto di strategia: insomma, un settore abbandonato e lasciato ad una totale, inarrestabile deriva.



DELTA PREZZO A 29 CENT: GENOCIDIO ECONOMICO, ALTRO CHE CONCORRENZA

Si tratta certo di un picco assoluto, ma i 28,8 cent/litro di differenza di prezzo tra aree di servizio autostradali riscontrati a dicembre 2013 non possono trovare alcuna minima giustificazione nell'ambito dell'ordinaria concorrenza: si tratta di un valore che trascende di quasi il doppio i costi di sistema che stanno a valle della quotazione del prodotto e del carico fiscale, ossia si tratta di un prezzo di *dumping*.

Ma considerazioni analoghe valgono anche per i valori medi riscontrati negli ultimi tredici mesi, che evidenziano differenze nell'ordine di oltre 19 cent/litro per la benzina e di quasi 15 cent/litro per il gasolio.

Considerazioni che rendono necessario una volta di più sottolineare all'attenzione di chi dovrebbe farsi garante di regole di mercato valide per tutti [ma esercita tale delicata funzione a senso unico, che non è certo in favore dell'operatore con minore potere contrattuale] che in questo caso non di salutare concorrenza di mercato si tratta, ma di un preciso e scientifico «*genocidio economico*» perpetrato sul corpo dell'impresa che sta sul fondo della filiera. Un'operazione che ricalca, su una scala più ridotta, ma con effetti ancor più dirompenti in considerazione dei maggiori costi specifici che gravano sul servizio in autostrada, quanto accade sulla rete ordinaria, mediante l'alterazione sostanziale delle condizioni di competitività, lo spostamento di quote ingenti di erogato e l'addossamento dei costi di sistema ad una sola parte della rete, quella presidiata dal Gestore. Con il risultato di far gravare sui prezzi con cui è costretta ad operare questa componente costi che vengono defalcati per abbassare i prezzi altrove, con il risultato finale di rendere quei prezzi, già penalizzati all'origine, sempre più alti, troncando ogni possibile competizione e portando cinicamente alla rovina

centinaia di imprese con migliaia di dipendenti.

ANISA ha in corso un monitoraggio generale della situazione dei prezzi in autostrada: le risultanze, esposte in prima battuta su FIGISC ANISA NEWS N. 46 del 09.12. 2013, sono ora aggiornate con i dati più recenti e verranno con periodicità riproposte su queste stesse colonne.

I dati salienti dell'analisi riguardano due distinti ambiti di approfondimento: a) la concorrenza tra i marchi; b) la concorrenza all'interno dello stesso marchio. Prendendo in esame solo i prezzi in modalità *self* [su fonte rilevazioni settimanali di STAFFETTA] si sono ottenuti i risultati sintetici che di seguito si illustrano per il periodo che va dalla prima settimana di gennaio 2013 all'ultima settimana di gennaio del 2014.

Sul fronte della concorrenza tra i marchi, per calcolare il delta del prezzo si è sottratto dal valore più alto rilevato per la modalità *self* il valore più basso, indipendentemente dal marchio di appartenenza.

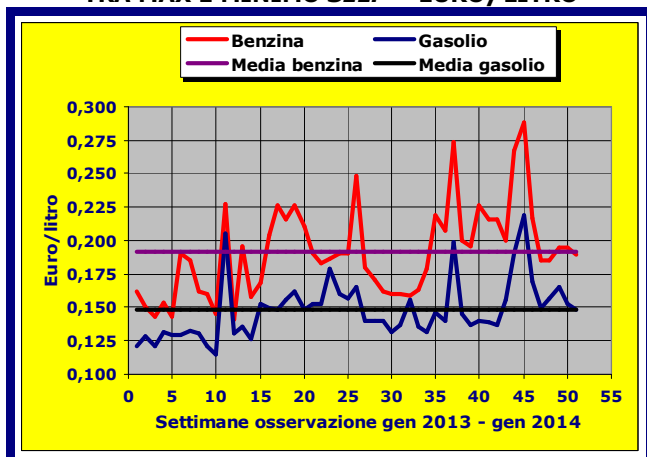
**DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF
MEDIE MENSILI – EURO/LITRO**

Mesi	Benzina	Gasolio
Gennaio '13	0,151	0,126
Febbraio '13	0,175	0,128
Marzo '13	0,177	0,147
Aprile '13	0,189	0,144
Maggio '13	0,205	0,154
Giugno '13	0,204	0,165
Luglio '13	0,166	0,138
Agosto '13 (①)	NR	NR
Settembre '13	0,180	0,143
Ottobre '13	0,221	0,152
Novembre '13	0,225	0,156
Dicembre '13	0,239	0,182
Gennaio '14	0,191	0,156
Media anno 2013	0,191	0,148
Media 13 mesi	0,192	0,148

① prezzi non rilevati nel mese di agosto

Il valore medio del periodo tra la prima settimana del gennaio 2013 e l'ultima del gennaio 2014 è risultato essere pari a 19,2 cent/litro per la benzina ed a 14,8 per il gasolio [i valori sopra la media sono evidenziati su sfondo giallo chiaro]. Ma si sono riscontrati picchi massimi nel dicembre del 2013 pari addirittura a 28,8 cent /litro per la benzina [29 centesimi !] ed a 21,9 per il gasolio.

**DINAMICA SETTIMANALE DELTA PREZZO
TRA MAX E MINIMO SELF – EURO/LITRO**



E come si può osservare, il delta dei prezzi è in marcato incremento a partire, specie dal mese di ottobre in poi.

Anche le differenze di prezzo all'interno di ciascuno specifico segmento di rilevazione [«*minimi*», «*medi*» e «*massimi*»] sono elevate: la media annua tra il prezzo *self* più alto e quello più basso nella categoria dei «*minimi*» vale 10,2 cent/litro per la benzina e 8,9 cent/litro per il gasolio.

La media annua tra il prezzo *self* più alto e quello più basso nella categoria dei «*medi*» vale 7,0 cent/litro per la benzina e 8,1 cent/litro per il gasolio, mentre la media annua tra il prezzo *self* più alto e quello più basso nella categoria dei «*massimi*» è più contenuta e vale 5,8 cent/litro per la benzina e 5,6 cent/litro per il gasolio.

Sul fronte del delta prezzo entro il singolo marchio, emerge che nell'intero periodo di studio considerato la media è stata di 11,5

eurocent/litro per la benzina, in un *range* tra 4,6 [IP] e 15,5 eurocent/litro [ENI] e di 8,8 per il gasolio, tra un minimo di 4,4 eurocent/litro [IP] ed fino ad un massimo di 12,7 [ENI], come dalla successiva tabella.

**DELTA TRA VALORI MIN E MAX ENTRO LO STESSO
MARCHIO – GEN 2013/GEN 2014 –
EURO/LITRO – PREZZI SELF**

	Benzina		Gasolio
ESSO	0,155	ENI	0,127
SHELL	0,150	SHELL	0,122
TOTALERG	0,148	TOTALERG	0,107
ENI	0,137	ESSO	0,080
KUPIT	0,087	KUPIT	0,070
TAMOIL	0,084	TAMOIL	0,063
IP	0,046	IP	0,044
MEDIA	0,115	MEDIA	0,088

Le punte massime del delta prezzi sono state individuate in 0,254 euro/litro, dentro il marchio ENI, per la benzina ed in 0,200 euro/litro per il gasolio, nel marchio SHELL.



Quanto all'incidenza delle addizionali regionali di accisa sulla benzina, va detto che esse influenzano circa il 40 % dei consumi di questo prodotto in autostrada [e che la benzina vale nel 2012 circa il 19,2 % del totale, contro l'80,8 % dei consumi di gasolio], e che essa pesa in media nazionale ponderata non più di 1,4 cent/litro con IVA, tra un massimo di 6,1

[addizionale ivata più alta] ed un minimo di 2,4 cent /litro [addizionale ivata più bassa]. Nulla a che vedere, dunque, con i valori del delta prezzo riscontrati sulla rete.

AREE CHE CHIUDONO E GARE CHE VANNO DESERTE: CRONACHE DELLA DERIVA

Dal SECOLO XIX di Genova:

Hanno iniziato il nuovo anno con un triste primato: i dodici dipendenti dell'area di servizio San Cristoforo Sud, sull'autostrada A10 tra Savona e Albisola, sono i primi disoccupati del 2014. I lavoratori del bar e del distributore di benzina da ieri non hanno più il cartellino da timbrare, dato che l'area di servizio ha cessato l'attività a causa del calo di affari.

Ma la San Cristoforo Sud segna anche un altro primato poco invidiabile: è la prima area di servizio autostradale a chiudere i battenti per colpa della crisi. In realtà, come avevano già denunciato sia i dipendenti sia lo stesso gestore, che si è trovato dalla stessa parte della barricata, il problema è esploso con l'installazione delle nuove barriere fonoassorbenti, che hanno di fatto nascosto alla vista l'area di servizio [che già era stata costruita in una posizione poco felice].

Il 31 dicembre i lavoratori hanno messo in scena una manifestazione per chiedere di non essere abbandonati e per denunciare quella che viene definita «una vergogna». La ditta che gestiva il servizio era la Servishop, che lo aveva avuto in affidamento dalla Airst, catena di duecento punti vendita in dieci Paesi europei, a sua volta vincolata alla compagnia petrolifera Tamoil.

Lo stesso Marco Gherardi, titolare della Servishop, ha dovuto alzare bandiera bianca: «Ho deciso di chiudere ora, mettendo in mobilità il personale, per non rischiare una

situazione ancora più grave nei prossimi mesi».

Il problema è stato il crollo dei clienti. Non perché i servizi del bar o del distributore fossero scadenti, anzi. Molti apprezzavano l'impegno dei dipendenti e la cura nella preparazione di panini e pizze, ma l'area di sosta è stata costruita in una posizione difficile, a soli due chilometri dal grande im-pianto del nodo di Savona e a otto dall'Autogrill di Varazze, ma soprattutto con una corsia di ingresso piuttosto stretta, in salita e con una curva secca poco agevole.

Con l'arrivo delle barriere antirumore, la situazione è ulteriormente peggiorata, dato che queste hanno del tutto nascosto alla vista la struttura e gli automobilisti non hanno la possibilità di vederla in tempo per decidere di fermarsi.



Dall'ECO DI BERGAMO:

L'autostrada BREBEMI rischia di aprire a luglio senza distributori dove fare il pieno di benzina. Anche la terza gara pubblica per l'assegnazione del servizio carburanti nelle due stazioni di servizio che saranno realizzate a Caravaggio (e denominate «Adda nord» e «Adda sud») è andata deserta.

Altre due nel progetto dell'autostrada sono previste nel Bresciano, a Chiari («Chiari nord» e «Chiari sud»); per queste, però, fino ad ora non è mai stata indetta nessuna

na gara per l'assegnazione dei relativi servizi.

E il motivo consiste proprio nella difficoltà che la società BreBeMi sta incontrando per fare entrare in funzione le stazioni di Caravaggio. Se a luglio la BreBeMi aprirà al traffico senza distributori lungo la sua carreggiata, quando nel percorrerla si accenderà la spia della riserva, si sarà costretti a uscire dall'autostrada e a cercare un distributore in zona.

Ma come mai il *business* della distribuzione dei carburanti lungo l'autostrada sembra non interessare? Va ricordato che quella si è chiusa giovedì [23 gennaio] era la terza gara indetta dalla società per l'assegnazione del servizio carburanti. La prima (il cui bando era stato pubblicato nel 2012) si riteneva fosse andata deserta perché allora non c'era ancora la certezza che l'autostrada venisse completata (allora il *closing* finanziario non era ancora stato raggiunto); la seconda invece perché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva introdotto delle novità proprio in merito alla normativa che regola le concessioni di servizi lungo le autostrade: la principale era che, semplificando, i concessionari di questi servizi devono pagare il canone in proporzione alle variazioni annuali del volume di auto e camion che percorrono le autostrade.

Il calo dei consumi di carburante è ritenuto invece, in base alle prime valutazioni fatte dalla società BreBeMi, la motivazione principale per cui anche la terza gara è andata deserta.

Mettendo insieme questi dati a quelli del calo del traffico sulle autostrade è plausibile immaginare che fra gli operatori del settore carburanti ci sia molta prudenza a fare nuovi investimenti (ancora di più se sono ingenti come quelli necessari a costruire stazioni di servizio lungo una autostrada).

Per attirarli ora la società BreBeMi valuterà, insieme alla concedente CAL (la Concessioni

autostrade lombarde), la possibilità di battere altre strade previste dalla legge: ad esempio procedendo attraverso la trattativa privata piuttosto che la gara pubblica.

Due storie che testimoniano in modo inequivocabile la deriva di un comparto che ormai non interessa più quanti finora vi hanno operato e speculato, al punto che non si riesce neppure ad assicurare i servizi nelle tratte in fase di realizzo. Un classico esempio del «*mordi fin che c'è qualcosa da mordere e poi fuggi*». E questi non sono solo esempi isolati: sembra piuttosto l'inizio di una fine.

