

N. 20/2014 - 17.04.2014

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 9 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 20

**VERTENZA ENI R&M - GESTORI:
NUOVO INCONTRO 22 APRILE,
NON SI PUÒ PERDERE
UN SOLO MINUTO DI PIÙ**
di Maurizio MICHELI
[pagina 1]

**NOTA SOTTOSGREGARIO
SIMONA VICARI
SU INCONTRO DEL 15 APRILE
CON FAIB, FEGICA E FIGISC**
[pagina 4]

**FAIB, FEGICA E FIGISC:
NUOVO SOLLECITO AL MISE PER
SBLOCCO FONDO INDENNIZZI**
[pagina 4]

**COMUNICATA A COMMISSIONE
GARANZIA SCIOPERI
LE ASTENSIONI NOTTURNE
DELLE ADS AUTOSTRADALI**
[pagina 5]

**GLI ANNI DIFFICILI DI ENI R&M:
DAI BILANCI IN ROSSO
AL CROLLO DELLE VENDITE**
[pagina 7]

**VERTENZA ENI R&M - GESTORI:
NUOVO INCONTRO 22 APRILE,
NON SI PUÒ PERDERE
UN SOLO MINUTO DI PIÙ**
di Maurizio MICHELI

ENI R&M, lasciate passare due settimane dal precedente incontro [1° aprile], in data 14.04 ha riconvocato le Organizzazioni di Categoria per la settimana prossima - data martedì 22.04 -, per illustrare e discutere la famosa bozza di accordo che, secondo gli impegni presi reciprocamente nell'ultima riunione [sempre del 1° aprile si parla], l'azienda avrebbe dovuto predisporre con la massima sollecitudine.

Si parla di un accordo scaduto il 31.12.-2011: sono passati ormai quasi ventotto mesi dalla sua scadenza naturale, un tempo lunghissimo [ricordiamo però il precedente dell'accordo scaduto il 31.12.2006, che venne rinnovato solo quasi a fine luglio 2009], ma assolutamente ingiustificabile in considerazione di quanto è accaduto durante e dopo la scadenza del 31.12.2011, con l'*escalation* della guerra dei prezzi, il dilagare delle forniture a prezzi di extrarete progressivamente in ribasso in diretta concorrenza con i gestori di marchio, la decurtazione del margine per le varie e crescenti forme di forzosa «difesa mercato» [*cluster, iperself* a mezzo od intero servizio], la pressione esercitata direttamente sulle singole gestioni, il crollo dei consumi generali e degli erogati di marchio, la progressiva derogazione dagli

accordi e la ricerca di scorciatoie contrattuali. I risultati, sotto gli occhi di tutti, sono la crescita esponenziale dell'indebitamento e dell'esposizione dei gestori, il fallimento di tantissime imprese di gestione, l'abbandono di centinaia e centinaia di impianti, la più totale difficoltà di chi è restato a continuare la propria attività, con tutte le peggiori conseguenze di natura economica, occupazionale, patrimoniale ed infine umana e personale. Il tutto inserito in un contesto di crisi economica generale che non offre alternative di sorta.



E va necessariamente ricordato che questo non è solo il contesto di ENI, per quanto l'azienda sia il *market leader* in Italia e, quindi, costituisca un modello di riferimento e una valenza anche simbolica, per quanto lo Stato sia il suo azionista di riferimento al 30 % ed eserciti il diritto di nominarne i vertici [che è quanto accaduto proprio in questi giorni]: cose, queste ultime due, che dovrebbero far ben riflettere su tanti risvolti della vertenza in atto tra gestori ed azienda e non solo per sperare di averne una qualche forma di tutela. Nella quasi totalità le aziende petrolifere private fanno a gara per non rinnovare gli accordi, per giocare al ribasso, per ghetizzare o espellere il gestore dalla rete, per eludere le norme contrattuali, anche se ciò spesso passa sottotraccia rispetto all'azienda di Stato.

La trattativa con l'azienda per rinnovare il contratto scaduto è partita alla metà giugno

2013 e tra *stop and go* continui, colpi di scena sui *ghost*, ragionamenti sui numeri e/o sulle regole, proposte avanzate dalle Organizzazioni di categoria, interruzioni di tavolo, proclamazione dello sciopero di colore, si è arrivati alla necessità di dover chiedere al Ministero dello sviluppo economico di attivare la procedura di mediazione delle vertenze collettive – un intervento che portò alla sospensione dello sciopero proclamato per i primi di marzo -, procedura avviata il 27 febbraio 2014 [e neppure questa è una novità: il 3.12.2008 accadde, sempre con ENI, la stessa cosa; l'accordo, come già ricordato, si sottoscrisse quasi a fine luglio 2009].

Il Ministero convocò ai primi inizi di marzo FAIB, FEGICA e FIGISC, non convocò la controparte, ma intervenne presso l'azienda per sapere se avrebbe ripreso la trattativa interrotta: avutane una risposta affermativa, chiese di «essere informato» sulla prosecuzione della vicenda.

Ma siamo ancora al palo, con l'azienda che nel frattempo ha tirato fuori la partita del contratto di commissione, da utilizzarsi in determinati casi, anche se non da generalizzarsi per sostituire quello di affidamento in gestione oggi vigente.

Condizionante questo contratto per chiudere l'accordo su tutto il resto o no?

Intanto su questo ci si è incagliati per altro tempo ancora, anche se è assolutamente chiaro che le norme di legge impongono che i nuovi contratti si fanno solo con un accordo tra Unione Petrolifera ed Organizzazioni di categoria, cosa che, peraltro, non è ancora affatto definita [e non per colpa, beninteso, delle associazioni dei gestori che una tipologia contrattuale di commissione l'hanno già sottoscritta con Assopetroli].

Di tutto ciò il Ministero è stato regolarmente informato ed è rimasto, come si potrebbe dire, in prudente attesa di sviluppi tra le parti.

Nell'imminenza dell'incontro del 22 aprile, gli amici di FAIB e FEGICA hanno scritto nuovamente al Ministero per chiedere che convochi tutte le parti del tavolo. Pur condividendo con le altre associazioni tutte quante le ragioni di doglianza verso l'azienda, ed in particolare l'ingiustificato protrarsi dei tempi da parte di ENI nel presentare la proposta dell'accordo che si era impegnata a produrre nella riunione del 1° aprile, FIGISC ha ritenuto di valutare direttamente le proposte e l'atteggiamento dell'azienda in occasione della riunione convocata per il 22, subito dopo le festività pasquali.

Vi sono almeno due ragioni per un distinguo - che non costituisce in alcun modo neppure lontanamente uno strappo dell'unità delle tre sigle associative -:

- ✓ la prima è che si deve guadagnare tempo e non perderne ulteriormente: prima si chiarisce fino in fondo quale è la proposta finale dell'azienda, prima si decide cosa fare se e quando non ci siano più eventualmente spazi per un accordo onorevole;
- ✓ la seconda è che il sindacato deve fare il suo mestiere in prima persona trattando con l'azienda fino dove è possibile farlo, sapendo che nessun altro tratterà in sua vece e che qualunque «mediatore» potrà esercitare [non per disinteresse ovvero per superficialità, sia chiaro, ma per precisi limiti di competenza] al massimo una pressione per continuare a trattare, ma non definire al posto del sindacato i contorni economici e/o normativi della trattativa [salvo per quanto riguarda i nuovi contratti, sui quali la legge è molto chiara e va solo applicata, finché qualcuno non la cambierà in peggio].

Infine una considerazione di fondo.

Perché l'azienda «allunga il brodo» dei tempi? Perché non vuole firmare un accordo? Ovviamente non certo perché i contenuti dell'accordo siano così vantaggiosi per i gestori al punto che ENI non voglia concedere tali vantaggi. I contenuti economici dell'ac-

cordo saranno figli di questi tempi di crisi del settore: per usare un'espressione che non siamo proprio stati noi a coniare in riferimento alla vicenda ENI, saranno più simili ad un «*accordo di solidarietà*».

In realtà, invece, ogni giorno che passa l'azienda continua ad esercitare pressioni sulle gestioni, a rullare terreno, a far desistere, fuggire, fallire gestori. Ed a confidare - se ancora forse non di sicurezza assoluta si tratta - che qualcosa cambi anche nelle norme, oltre che nel mercato, per darle ancora maggiore flessibilità e libertà di manovra [ricordiamoci delle posizioni di Antitrust sulla contrattazione].

E quindi non può che trarre vantaggio dal perdere tempo. Invece i gestori che patiscono possono solo peggiorare il loro gravissimo svantaggio.



Ma le organizzazioni di categoria - al di là di quanti hanno dichiarato che lo avrebbero firmato subito, se non ci sarà di mezzo l'inghippo del contratto di commissione - vogliono davvero firmare un accordo «*di solidarietà*»?

Se in contropartita ci fossero un riposizionamento del gestore, la moderazione della guerra dei prezzi, regole più eque su prezzi di cessione dentro i bacini territoriali e di utenza, forse sì, perché sarebbe meglio avere un accordo con alcuni limiti piuttosto che solo una guerra infinita.

Ma questa è cosa che deve decidere il «*sin-dacato*» in prima persona, rischiando la sua faccia e credibilità. Lo deve sapere fin d'ora, al di là delle schermaglie formali o delle pastoie politichesi. Anzi, non può neppure dire che non lo sa ancora.

E, soprattutto, non deve – purtroppo, neppure può – sperare che il mestiere del «*sin-dacato*» lo faccia qualcun altro al suo posto.

Maurizio MICHELI

NOTA SOTTOSEGRETARIO SIMONA VICARI SU INCONTRO DEL 15 APRILE CON FAIB, FEGICA E FIGISC

Al termine dell'incontro tenutosi in data 15 aprile al Ministero dello sviluppo economico con FAIB, FEGICA e FIGISC, il Sottosegretario Sen. Simona VICARI ha emesso la seguente nota stampa:

<<CARBURANTI: RIATTIVATO TAVOLO AL MISE
SUGLI OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE DEI PREZZI

Roma, 15 aprile 2014 –

Nuovo incontro, nella sede del Ministero dello Sviluppo Economico, sull'obbligo di comunicazione dei prezzi praticati dai gestori degli impianti di carburanti. Alla riunione - presieduta dal Sottosegretario Simona VICARI - hanno partecipato il dottor Gianfrancesco VECCHIO, Mister Prezzi, e i rappresentanti sindacali dei gestori degli impianti di carburanti.

Il Sottosegretario Vicari si è detta disponibile a una riflessione sulle problematiche sollevate dai gestori circa la sanzionabilità della mancata comunicazione settimanale dei prezzi anche in assenza di variazioni.

Secondo i gestori, l'applicazione di sanzioni in simili ipotesi risulterebbe iniqua, in quanto non vi sarebbe alcuna lesione dell'interesse dell'utente alla piena conoscibilità dei

prezzi praticati, non essendo gli stessi mutati.

Tra le altre questioni sottoposte dai gestori all'attenzione del Sottosegretario Vicari e della Direzione Generale affidata al dottor Vecchio, l'opportunità di un riesame degli oneri che gravano sui gestori quali utenti metrici, e la richiesta di ristabilire attraverso un Decreto Ministeriale il principio della gradualità, anche diversificata in base alle categorie di professionisti, nell'entrata in vigore delle nuove norme sull'obbligo di accettazione di pagamenti con carta di debito.>>



FAIB, FEGICA E FIGISC: NUOVO SOLLECITO AL MISE PER SBLOCCO FONDO INDENNIZZI

Roma, 15 Aprile 2014

Prot. n. 5427.11/2014

Inviata via mail

Egr. Dr.ssa Federica GUIDI
Ministro dello Sviluppo Economico

Egr. Prof Claudio DE VINCENTI
Vice Ministro dello Sviluppo Economico

Egr. Dott. Vito COZZOLI
Capo di Gabinetto MISE
Egr. Dott. Antonio LIROSI
Segretario Generale MISE

Ing. Gilberto DIALUCE
Direzione Generale per la sicurezza
d'approvvigionamento e le infrastrutture
energetiche
Via Vittorio Veneto, 33
00187 ROMA

Oggetto: RICHIEDA URGENTE, DECRETO RINNOVO ORGANI DI GESTIONE DELLA CASSA CONGUAGLIO GPL.

Gentile Ministro, Egregio Vice Ministro,

come già segnalato nei giorni scorsi, torniamo ad evidenziare che è da tempo alla firma del Ministro il Decreto recante rinnovo degli organi gestionali della Cassa conguaglio GPL, ai fini dell'erogazione ai gestori degli indennizzi di chiusura degli impianti di distribuzione dei carburanti, a valere sul Fondo di razionalizzazione della rete stessa ai sensi dell'art. 6, D.Lgs n. 32/1998 e ss. modificazioni.

Abbiamo già avuto modo di sottolineare che, nelle more dell'emanazione dell'atteso provvedimento ministeriale e del conseguente ripristino delle funzioni amministrative della Cassa relative al Fondo indennizzi, l'erogazione degli indennizzi ai gestori è ad oggi sospesa a tempo indeterminato per tanti operatori già riconosciuti quali aventi diritto, in base al combinato disposto tra i precedenti DM 7 agosto 2003 e DM 19 aprile 2013.

Non può non essere evidenziato come quello che appare come un ritardo burocratico abbia quale intollerabile effetto la penalizzazione di soggetti che, già espulsi dalla propria attività lavorativa e dal ciclo produttivo, non riescono neanche a godere di un indennizzo che attinge da un fondo interamente finanziato dagli operatori del settore, gestori compresi, e senza la minima partecipazione ed onerosità della finanza pubblica.

Torniamo, pertanto, a sollecitare le S.S.L.L. a procedere in tempi rapidi all'approvazione del Decreto di rinnovo de-

gli organi gestionali *in fieri*, affinché il Fondo, che non può che rimanere a gestione separata per le stesse ragioni sopra esposte, possa sbloccare al più presto l'erogazione delle somme dovute ai gestori.

Certi dell'attenzione, auguriamo buon lavoro

Cordiali saluti

Martino LANDI - FAIB
Roberto DI VINCENZO - FEGICA
Maurizio MICHELI - FIGISC



COMUNICATE A COMMISSIONE GARANZIA SCIOPERI LE ASTENSIONI NOTTURNE DELLE ADS AUTOSTRADALI

Spett/le
COMMISSIONE DI GARANZIA
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO
SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI
ESSENZIALI
P.zza del Gesù, 46
00186 ROMA

Comunicazione via e-mail:
segreteria@cgsse.it

Prot. 115/2014

Roma, 16 aprile 2014

Oggetto: PROCLAMAZIONE MANIFESTAZIONE DI CHIUSURA NOTTURNA DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

I sottoscritti Antonino LUCCHESI, in qualità di Presidente Nazionale della FAIB Autostrade, Federazione di Categoria dei Gestori degli impianti di distribuzione carburanti della rete autostradale, aderenti a CONFESERCENTI, Roberto DI VINCENZO, in qualità di Presidente Nazionale della FEGICA, Federazione di Categoria dei Gestori degli impianti di distribuzione carburanti, aderenti a CISL, e Stefano CANTARELLI, in qualità di Presidente Nazionale della ANISA, Federazione di Categoria dei Gestori degli impianti di distribuzione carburanti della rete autostradale, aderenti a CONFCOMMERCIO, segnalano a codesta spett/le Commissione di Garanzia quanto di seguito specificato.

Come sarà noto a codesta spett/le Commissione, i Gestori della rete autostradale hanno da oltre due anni proclamato lo stato di crisi e lo stato di agitazione della Categoria, con la motivazione della grave situazione di difficoltà delle imprese di gestione dei servizi *oil* nelle aree autostradali.

Le motivazioni – su cui, peraltro, codesta spett/le Commissione ha più volte avuto modo di intervenire negli esercizi 2012 e 2013, anche direttamente in persona del suo Presidente, dott. Roberto ALESSE – sono esplicate abbondantemente nella documentazione allegata, che comprende una comunicazione inviata in data 1° aprile al Ministro per le Infrastrutture, On.le Maurizio LUPI, al Viceministro per lo sviluppo economico, prof. Claudio DE VINCENTI, all'Autorità per la regolazione dei Trasporti, nonché l'ordine del giorno approvato dall'assemblea unitaria dei Gestori tenutasi in Milano in data 9 aprile, ed a cui, per lucro di tempo, si rimanda puntualmente.

Quanto più sopra esposto integra la motivazione di una nuova astensione in dettaglio più sotto specificata, ai sensi del punto

2 della *Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili nel settore dei distributori di carburante*, adottata dalla Commissione di garanzia con la deliberazione n. 01/94 del 19.07.2001.



Le modalità, la durata e le date di astensione – previa verifica della non interferenza con periodi di franchigia [nello specifico il periodo 24 aprile – 2 maggio] ovvero altri aspetti dirimenti [punto 5 della *Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili nel settore dei distributori di carburante*] – sono così in appresso determinate:

⇒ modalità: l'astensione avverrà solamente in corrispondenza del turno notturno di apertura degli impianti, dalle ore 22:00 alle ore 06:00 del giorno successivo, per ciascuna delle date più sotto individuate, assicurandosi l'espletamento del regolare servizio dalle ore 06:00 alle ore 22:00 di ogni giornata;

⇒ durata: la durata dell'astensione – in considerazione del suo carattere di non continuità nell'arco temporale di un'intera giornata – è fissata in complessive ore 40 (quaranta), articolate in cinque turni di chiusura notturna consecutiva, ciascuno di otto ore; la durata così articolata non esubera ed è anzi inferiore al limite massimo di settantadue ore, ai sensi del medesimo punto 2 della citata *Regolamentazione delle prestazioni in-*

dispensabili nel settore dei distributori di carburante;

⇒ date astensione: rispetto a quanto contenuto nell'ordine del giorno approvato dall'assemblea dei Gestori del 9 u.s. [cfr. documentazione allegata], l'astensione è così riarticolata, tenendo conto del periodo di franchigia 24 aprile – 2 maggio:

INIZIO Ore	Giorno	Data
22:00	Sabato	03/05/2014
22:00	Domenica	04/05/2014
22:00	Lunedì	05/05/2014
22:00	Martedì	06/05/2014
22:00	Giovedì	07/05/2014

Fine: Ore	Giorno	Data
6:00	Domenica	04/05/2014
6:00	Lunedì	05/05/2014
6:00	Martedì	06/05/2014
6:00	Mercoledì	07/05/2014
6:00	Venerdì	08/05/2014

Nell'eventualità di successive proclamazioni – ove non si arrivasse ad una composizione della vertenza in tempi rapidi –, esse avverranno in osservanza di quanto previsto dal già menzionato punto 5, e ancora dal punto 7 della *Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili nel settore dei distributori di carburante*, in relazione al divieto di proclamazioni plurime, nonché di quanto specificato nella nota di codesta spett/le Commissione di data 20 novembre 2003, in tema di tempistica di attuazione di successive astensioni, considerando l'obbligo di specifica comunicazione ed il cumulo temporale dell'intervallo obbligatorio da osservare e del termine di preavviso necessario.

La presente proclamazione/comunicazione viene effettuata entro il termine di giorni 10 dalla effettuazione dell'astensione, giusto quanto previsto dal punto 1 della più volte citata *Regolamentazione provvisoria delle*

prestazioni indispensabili nel settore dei distributori di carburante.

Si confida che codesta spett/le Commissione voglia, con l'autorevolezza del proprio ruolo e competenza – come già positivamente avvenuto in altre occasioni e proprio in riferimento a codesto comparto –, esperire nelle sedi più opportune gli interventi che riterrà più necessari a conseguire una positiva evoluzione della vertenza.

Restando a disposizione di codesta spett/le Commissione per ogni chiarimento, si porgono i sensi della più distinta stima

Antonino LUCCHESI – FAIB
Roberto DI VINCENZO – FEGICA
Stefano CANTARELLI – FIGISC



GLI ANNI DIFFICILI DI ENI R&M: DAI BILANCI IN ROSSO AL CROLLO DELLE VENDITE

Scriveva ieri *STAFFETTA* che «negli ultimi cinque anni, tra il 2009 e il 2013, la divisione [ci si riferisce alla Divisione REFINING & MARKETING di ENI] ha chiuso il bilancio costantemente in perdita, accumulando un rosso complessivo di 1,9 miliardi. Nello stesso lasso di tempo l'erogato medio per impianto è passato da 2,48 a 1,66 milioni di litri (-33%), mentre i punti ven-

ditte continuavano ad aumentare (+6% da 4.474 a 4.762, con una lieve flessione solo nel 2013). Particolarmente drammatici sono i dati 2013: calo delle vendite di carburanti del 15,2% rispetto al 2012 (ben oltre il calo dei consumi di carburanti a livello nazionale), crollo dell'erogato medio per impianto da 1,98 a 1,66 milioni di litri, quota di mercato al 27,5% (-3,7 punti percentuali). Un andamento disastroso che le varie iniziative assunte negli anni (differenziazione prezzi, sconti, Iperself, carte fedeltà, iniziative promozionali) non sembrano avere influenzato un granché.»

Nella Relazione Finanziaria Annuale 2013 presentata il 14 aprile, nella «lettera agli azionisti», il Management dell'azienda spiega che «Nella Divisione R&M abbiamo ridotto la capacità di raffinazione del 13% dall'inizio della crisi e puntiamo a un ulteriore taglio del 22% nell'arco di piano. Oltre a questo, continueremo a essere selettivi negli investimenti, ad aumentare la flessibilità degli impianti, perseguendo nello stesso tempo la riduzione nei costi fissi e le azioni di risparmio energetico. Prevediamo di consolidare la presenza nel marketing di carburanti in Italia attraverso l'innovazione continua nei prodotti e nei servizi e con lo sviluppo del non oil» [pagina 9].

E a pagina 20 [«la nostra strategia»] la Relazione indica quanto segue: «Nel settore Refining & Marketing sono state lanciate azioni integrative rispetto al precedente piano per fronteggiare l'ulteriore deterioramento dello scenario che nel 2013 ha fatto registrare margini di raffinazione ai minimi storici, con valori anche negativi nell'ultima parte dell'anno. Nell'attività di raffinazione sono state identificate le seguenti linee d'azione: (i) riassetto e ottimizzazione attraverso operazioni di razionalizzazione e di riconversione dei processi (biorefinery a Venezia, ristrutturazione di Gela) puntando ad una riduzione del 22% della capacità di raffinazione nell'arco di piano; (ii) aumento della flessibilità di lavorazione di slate greggi e semilavorati alternativi, garantendo la massima integrazione dei processi e l'ottimizzazione delle produzioni in ragione delle

specifiche condizioni del mercato; (iii) miglioramento dell'efficienza e implementazione di progetti di energy saving.

In questo ambito sono pianificati per i prossimi quattro anni progetti per migliorare l'efficienza degli impianti e interventi di natura gestionale, che prevedono un risparmio energetico a regime di 114 ktep/anno.

Nell'attività di marketing obiettivo prioritario è il consolidamento nella presenza nel mercato dei carburanti attraverso: (i) l'incremento dell'efficienza (chiusura punti vendita marginali), sviluppo delle attività non-oil e potenziamento della distribuzione di GPL e metano, nel mercato retail; (ii) la difesa della posizione, anche sfruttando le opportunità di mercato derivanti dalle chiusure di raffinerie di terzi, nel mercato wholesale; (iii) il lancio di attività innovative, con lo sviluppo di nuovi prodotti (GNL nei trasporti) e di servizi avanzati (smart mobility).»



Sempre STAFFETTA osserva che «ora il management punta a tornare in utile entro il 2017. Nel corso dell'audizione in commissione Industria al Senato l'a.d. uscente Paolo SCARONI ha anticipato il break even al 2015. Nel periodo 2014-2017 ENI investirà 2,5 miliardi di euro nel R&M. Un quarto dei fondi saranno destinati alla rete carburanti, soprattutto per completare il rebranding e modernizzare i punti vendita. Nonostante questo, nella relazione si legge chiaramente che la compagnia non si aspetta un aumento della propria quota di

mercato, per via dell'accresciuta pressione concorrenziale sui prezzi, frutto delle liberalizzazioni, della domanda debole e della abbondanza di prodotti raffinati sul mercato – dovuta quest'ultima sia all'eccesso di capacità di raffinazione in Italia e in Europa, sia al massiccio afflusso di prodotti da Russia, Medio ed estremo Oriente e Stati Uniti.»



Ed a proposito dei fondamentali della rete di marchio [impianti, vendite, erogati/impianto e quote di mercato], i numeri sono ancora più severi se confrontati nell'arco di un intero decennio 2004-2013.

Gli impianti marchiatati sono saliti da 4.329 unità a 4.762, con aumento nel decennio pari ad un +10,00 %; le vendite sono cadute del -27,90 % [da 10,9 a 7,9 miliardi di litri], la quota di mercato è scesa dal 29,4 % al 27,5 %, dopo le punte del 31,5 % del 2009 e del 31,2 % del 2012 [con l'estate dei maxi sconti].

Ma il dato più negativo – che si riflette direttamente sui gestori – è il crollo degli erogati medi per impianto: da 2,528 milioni di litri nel 2004 a 1,657 nel 2013, con la perdita di ben 34,45 punti percentuali.

Un dato che comprende, però, anche la rete autostradale; una stima netta sugli impianti della rete ordinaria riduce l'erogato medio a meno di 1,5 milioni di litri/impianto [1,487].

I FONDAMENTALI DELLA RETE [2004-2013]

Anno	Erogato PV Mln lt	P.V.	Vendite Mln litri	Quota % mercato
2004	2,528	4.329	10.943,7	29,4
2005	2,509	4.349	10.911,6	29,7
2006	2,463	4.356	10.728,8	29,3
2007	2,444	4.390	10.729,2	29,2
2008	2,470	4.409	10.890,2	30,6
2009	2,482	4.474	11.104,5	31,5
2010	2,322	4.542	10.546,5	30,4
2011	2,173	4.701	10.215,3	30,5
2012	1,976	4.780	9.445,3	31,2
2013	1,657	4.762	7.890,6	27,5
Var %	-34,5 %	+10,0%	-27,9%	-6,5%

GRAFICO DEI FONDAMENTALI DELLA RETE ENI [2004-2013]

