

**N. 24/2014 - 12.05.2014**

**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](mailto:figisc@confcommercio.it) - [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**

**sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**il presente numero si compone di 11 pagine**

## **SOMMARIO DEL NUMERO 24 SPECIALE ANISA**

**CANTARELLI, ANISA:  
FORSE UN PASSO AVANTI,  
MA RESTA IRRISOLTO IL NODO  
PREZZI ED ACCORDI**  
[pagina 1]

**DOCUMENTO DEL MINISTERO  
INFRASTRUTTURE SU PROROGA  
DEI BANDI DI AFFIDAMENTO OIL**  
[pagina 4]

**PROROGA DEI BANDI E  
RISTRUTTURAZIONE RETE:  
IL PARERE DELL'ANTITRUST**  
[pagina 5]

**LE REGIONI CONVOCANO  
GLI OPERATORI DEL COMPARTO  
SULLE CRITICITÀ DELLA RETE  
IN AUTOSTRADA**  
[pagina 8]

**AGGIORNAMENTO REPORT  
SUL DELTA PREZZI  
NELLA RETE AUTOSTRADALE**  
[pagina 8]

### **CANTARELLI, ANISA: FORSE UN PASSO AVANTI, MA RESTA IRRISOLTO IL NODO PREZZI ED ACCORDI**

Il Ministero delle Infrastrutture ha deciso di procedere con la sospensione fino al 31.12.2015 dell'effettuazione dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi: un tempo necessario - secondo il MIT e secondo Antitrust [che deve trovare giustificazione alla proroga, come si legge nei documenti che pubblichiamo di seguito] - per arrivare infine ad un piano di ristrutturazione della rete autostradale.



È un passo avanti? Forse sì, se pensa alla lunghissima inerzia in cui è maturato il declino di un comparto, che, dalla privatizzazione, ha più che dimezzato gli erogati di carburanti e fortemente diminuito i volumi d'affari dei servizi di ristorazione, per contro raddoppiando *royalties* e pedaggi di

più volte rispetto al tasso di inflazione, un comparto cioè che è stato marginalizzato sistematicamente nella propria componente economico-industriale proprio dalla esasperazione della componente della rendita.

A questo passo si è arrivati perché si è preso atto semplicemente che così non si può andare avanti senza un generale bagno di sangue. I bandi vanno deserti, le aziende abbandonano le aree di servizio. Di qui la necessità ineluttabile di una ristrutturazione [il 20 % della rete è sul filo del rasoio della soglia di sostenibilità dei costi con altissimo rischio di caderne al di sotto, il 30 % ne è ormai largamente al di sotto: la somma è al cinquanta per cento] che preceda una nuova riproposizione dei bandi. In più si tratta di riuscire ad abbassare il tetto delle *royalties*: Antitrust, ad esempio, sembra forzare in questo senso le disponibilità del maggiore Concessionario a tarare le *royalties* in base alla diminuzione del traffico [anche qui, si veda il passaggio del parere dell'Authority che pubblichiamo di seguito] per trarne favorevoli auspici circa una diminuzione dei prezzi nell'interesse del consumatore. In sintesi: quanto sta succedendo è la somma di fattori di criticità che sono avvertiti come negativi dagli stessi interessi forti del comparto, Concessionari e Compagnie.

Ma non è affatto garantito che questa nuova e repentina, chiamiamola così?, assunzione di consapevolezza e/o responsabilità abbia esiti davvero positivi per il comparto. Ad esempio, la ristrutturazione della rete – si legga bene – sarà un tema su cui ciascun Concessionario potrà esercitarsi in proprio, in una molteplicità di interessi, finalità e soluzioni, piuttosto che in una visione complessiva della rete viaria più strategica per il Paese.

Ad esempio, le aziende petrolifere – cui interessano le quote di mercato più che qualsiasi strategia di *rebuilding* del comparto – saranno interessate alla diffusione del modello *ghost*, che già si va affacciando in autostrada [e sul quale si registra, almeno, la contrarietà di ANAS], mentre i gruppi della ristorazione – similmente a quanto accade

in rete ordinaria con la GDO – hanno evidenti interessi a debordare nei servizi *oil* per aumentare il *cash flow* del *non oil*. Ed entrambi spingeranno per avere un *format* di bando che favorisca tali propensioni ed interessi. E via dicendo.



Nulla, dunque, allo stato degli interessi in gioco, allo stato di degrado della situazione, alla luce delle più diverse aspettative, nonché agli strumenti che si intendono usare, garantisce un risultato positivo.

Tutt'al più, si può pensare che questa evoluzione delle cose favorisca un confronto in cui sia possibile, per la parte che rappresentiamo, svolgere ancora una funzione positiva e costruttiva quale quella che abbiamo sempre finora rappresentato in termini di proposte e consapevolezza della deriva del comparto, quella di chi, cioè, non ha mai avuto rendite da difendere e che ha vissuto le contraddizioni del settore – così come è avvenuto nella rete ordinaria, in cui tutto è stato fatto pagare al gestore, ultimo cuscinetto della filiera – nella maniera più devastante e dolorosa.

Peraltro, in questa situazione che si viene determinando nelle more della ristrutturazione e dei bandi, si annidano ulteriori rischi proprio rispetto all'unica componente di cui nulla si dice, cioè i Gestori.

Vi è il rischio, cioè, che – nel clima di incertezza e differimento delle soluzioni – ci sia buon gioco per non definire accordi, per non gestire contratti, per lasciare ulteriormente degradare la situazione delle gestioni con l'alibi che *«ancora non si capisce bene dove si va a finire»*.

I Gestori delle aree di servizio autostradali hanno aperta una vertenza che dura da più di due anni – precisamente dall'assemblea di Bologna del 16.02.2012 e dalle iniziative indette in quella sede per iniziativa di ANISA, cui poi è seguito un lungo ed ininterrotto cammino unitario di tutte le rappresentanze – incentrata, oltre che sulla crisi strutturale del comparto, sul duro confronto con la controparte petrolifera.

Non sono infatti mai venute meno, in questi due anni, le motivazioni che così, al tempo, abbiamo sintetizzato: *«le politiche commerciali sui prezzi, messe in atto dalle Aziende petrolifere autonomamente od anche in collaborazione con i Concessionari hanno determinato ormai strutturalmente situazioni di pesantissima turbativa tra impianti contigui, negli stessi bacini di utenza, e non solo tra marchi concorrenti, ma anche fra impianti dello stesso marchio.....gli effetti concreti di questi comportamenti sono di ridurre al minimo le marginalità degli impianti della rete vincolati da obblighi con i Concessionari sulle politiche di prezzo, rendendoli progressivamente improduttivi, far lievitare i prezzi in quelli non ancora vincolati da tali obblighi e, nel complesso, sull'intera rete per recuperare i maggiori costi od i minori margini, ed accelerare così il progressivo ed inarrestabile deterioramento della rete nel suo complesso, esponendo inevitabilmente al rischio di default le gestioni della rete»*.

Tali ragioni, si sono, semmai, ulteriormente motivate, dal momento che – come da tempo denunciavamo con numeri e fatti – la discriminazione dei prezzi si è da allora ancor più acuita [con delle «normalità» e ripetitività che non hanno nessuna plausibile ragione economica, ma solo l'assenza di regole minime di mercato e la certezza di un

consapevole disegno di schiacciamento del gestore], la tecnica dilatoria delle aziende è diventata prassi ricorrente, gli accordi non si fanno.

Per queste ragioni – al di là di prendere atto che quanto finalmente si sta muovendo può anche essere merito del continuo sforzo di denuncia e proposta e della mobilitazione della Categoria – non vi sono che ragioni per continuare a mobilitare e che non vi sono, invece, affatto ragioni di alcun tipo per tirare i remi in barca.

La vertenza con le compagnie – esemplificata dal nodo centrale su prezzi ed accordi – è sempre lì e nessun tavolo di lavoro di questi due anni ne ha risolto nemmeno una menoma parte.

Si dovrà vigilare con la massima attenzione – come già detto – perché la proroga ai bandi [che pure offre una pausa di respiro rispetto al rischio delle disdette e dei nuovi affidamenti] non costituisca una ennesima scusa per non affrontare i nodi che i gestori hanno con le compagnie.

E si dovrà vigilare con la massima attenzione a quello che si affaccia sul tavolo della ristrutturazione e dei nuovi bandi: un passaggio delicatissimo per la categoria che riguarda il futuro di chi resta nella rete, ma anche gli ammortizzatori sociali di settore per chi dovrà uscirne.

Insomma, guai a mollare, neppure per un secondo!

Stefano CANTARELLI  
Presidente Nazionale ANISA



## DOCUMENTO DEL MINISTERO INFRASTRUTTURE SU PROROGA DEI BANDI DI AFFIDAMENTO OIL

<< **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI**

Roma, 05.05.2014

- A tutte le Società Concessionarie Autostradali
- e, p.c.,: al Ministero dello sviluppo economico

Oggetto: AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI DISTRIBUZIONE CARBOLUBRIFICANTI NELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI.

Questo Ministero ha rappresentato all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato l'iniziativa dell'adozione di un «Atto di Indirizzo» finalizzato all'elaborazione di un Piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali che razionalizzi le infrastrutture e rivisiti le modalità di resa dei servizi.

L'obiettivo di tale Piano è anche quello di consentire un più ordinato e razionale svolgimento delle procedure competitive, permettendo sia una più ampia partecipazione ed un più elevato livello competitivo delle procedure stesse, sia la piena coerenza di queste ultime rispetto al nuovo assetto della rete che si verrà a configurare.

Tale iniziativa - che si inquadra in una situazione di profonda crisi del settore autostradale che ha investito in misura ancora maggiore l'attività di vendita carburanti in autostrada - prevede una proroga tecnica di 18 mesi, oltre il termine contrattualmente previsto, degli attuali affidamenti dei servizi oil scaduti o di prossima scadenza.

La suddetta proroga tecnica è ritenuta funzionale all'elaborazione del Piano di cui sopra, nonché all'espletamento delle procedure competitive cui sono tenuti i Concessionari Autostradali in coerenza con il nuovo assetto.

A tal fine è stato richiesto alla predetta Autorità, ai sensi dell'art. 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, di acquisire un parere in merito.

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con parere reso ai sensi della suddetta normativa in data 16 aprile 2014, si è espressa positivamente sulla suddetta proroga, considerato che:

*«stante l'attuale situazione congiunturale del settore della distribuzione autostradale, difficilmente una gara immediata ad assetto di rete dato potrebbe comportare un miglioramento delle condizioni per il consumatore finale [in termini sia di prezzi che di qualità del servizio] rispetto a gare effettuate tra 18 mesi in un contesto di rete strutturata. La grave situazione di crisi che attualmente interessa il settore è infatti un elemento che potrebbe scoraggiare le società petrolifere - in qualche caso dissuaderle del tutto - dalla partecipazione alle gare, dunque le gare, qualora attivate immediatamente, potrebbero non condurre a risultati particolarmente soddisfacenti in termini di numerosità di partecipanti, di qualità delle offerte e di selezione dell'operatore più efficiente».*



Per quanto sopra, condividendo siffatta valutazione positiva, lo scrivente Ministero sta elaborando l'Atto di indirizzo che conterrà le linee guida per lo sviluppo dei Piani di ristrutturazione da parte dei Concessionari Autostradali, nonché il relativo *iter* approvato, secondo un calendario che verrà definito nel medesimo Atto.

Ciò posto, nelle more dell'imminente emanazione dell'Atto di Indirizzo di cui sopra, LE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI SONO INVITATE A SOSPENDERE LE PROCEDURE COMPETITIVE PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI IVI COMPRESE QUELLE EVENTUALMENTE AVVIATE.

Conseguentemente, al fine di elaborare il suddetto piano e portare a termine coerentemente i procedimenti competitivi per la scelta dei sub concessionari, LE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI SONO QUINDI AUTORIZZATE A FORMALIZZARE UNA PROROGA TECNICA DELLE VIGENTI CONVENZIONI, SENZA ALTERARE IL LIVELLO DEI SERVIZI ATTUALMENTE RESI DAGLI AFFIDATARI, IN SCADENZA TRA LA FINE DEL 2013 E LA FINE DEL 2014, PER UN PERIODO MASSIMO DI 18 MESI, OLTRE IL TERMINE CONTRATTUALMENTE PREVISTO E COMUNQUE NON OLTRE IL 31.12.2015.

Codeste Società Concessionarie Autostradali provvederanno a relazionare il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali - in ordine allo stato delle proroghe tecniche.>>

### PROROGA DEI BANDI E RISTRUTTURAZIONE RETE: IL PARERE DELL'ANTITRUST

<<**AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO**

Roma, 16.4.2014

- All'On. Maurizio LUPI - Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

In data 18 marzo 2014 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato [di seguito Autorità] ha ricevuto una comunicazione da parte del Capo di Gabinetto del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti nella quale si chiedeva di acquisire il parere dell'Autorità, ai sensi dell'art. 22 legge n. 287/90 su una iniziativa che il Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti [di seguito MIT] intende assumere, d'accordo con il Ministero per lo Sviluppo Economico [di seguito MISE], consistente nell'adozione di un Atto di indirizzo finalizzato all'elaborazione da parte delle concessionarie autostradali di un piano di ristrutturazione delle aree di servizio che razionalizzi le infrastrutture e rivisiti le modalità di resa dei servizi anche prevedendo la chiusura di un certo numero di stazioni ritenute marginali.

L'Atto di indirizzo dovrebbe prevedere anche una proroga di diciotto mesi degli attuali affidamenti delle concessioni oil in gran parte prossimi alla scadenza.



L'iniziativa del MIT, in accordo con il MISE, si colloca in una situazione di profonda crisi del settore autostradale che ha investito in misura ancora maggiore l'attività di vendita di carburanti in autostrada.

A determinare una riduzione così importante dei volumi di carburante venduti sulla rete autostradale rispetto ad una riduzione consistente ma minore dei volumi di traffico hanno contribuito sia motivi

congiunturali, dovuti all'attuale fase di profonda crisi economica, sia una serie di motivi strutturali di lungo periodo, in particolare connessi alla riduzione dei consumi medi del parco autovetture circolante ed alle dinamiche concorrenziali che interessano il settore della distribuzione carburanti in rete ordinaria [ad es. sviluppo impianti *no logo* e della GDO].

Da ultimo un effetto lo ha avuto anche il valore estremamente elevato delle *royalties* pagate dalle società sub-concessionarie alle concessionarie autostradali a seguito dell'ultima tornata di gare [svoltasi tra il 2007 ed il 2008]; questi canoni di sub-concessione, già di per sé molto alti, sono sostanzialmente parametrati a volumi di traffico superiori di oltre il 10% ai volumi attuali.

Questa situazione ha messo in crisi moltissime gestioni di stazioni di servizio autostradale ed ha determinato progressivamente l'emergere di prezzi sempre più alti rispetto a quelli sulla rete ordinaria con l'effetto perverso di scoraggiare ulteriormente i consumi.

Dato questo contesto, procedere ad una ristrutturazione della rete di distribuzione autostradale che diminuisca il numero dei punti vendita appare una situazione volta a rendere economicamente sostenibile la gestione delle stazioni di servizio autostradali, consentire lo svolgimento di gare efficienti e partecipate da un numero congruo di operatori industriali e garantire, in ultima analisi, prezzi inferiori agli attuali e servizi di qualità al consumatore finale che acquista carburante in autostrada.

Quello che si chiede a questa Autorità è dunque di valutare, operando un bilanciamento tra effetti positivi ed effetti negativi di tipo concorrenziale, se la proroga di diciotto mesi degli affidamenti in essere sia accettabile [e giustificabile] nella prospettiva di un migliore assetto della rete autostradale a seguito del processo di ristrutturazione che l'Atto di indirizzo ministeriale dovrebbe avviare.

Al riguardo possono essere svolte alcune valutazioni. In via preliminare va rilevato come nel settore della distribuzione del carburante in autostrada il confronto competitivo e la conseguente possibilità di scelta del consumatore finale avvenga all'interno di un mercato formato da un insieme di stazioni di servizio collocate lungo la medesima direzione di marcia [anche se si osservano segnali che suggeriscono un possibile allargamento del mercato anche ad impianti limitrofi agli ingressi autostradali e collocati sulla viabilità ordinaria]. Il valore concorrenziale della gara, in questo contesto, è di consentire di scegliere l'operatore più «efficiente» a gestire quell'impianto. Il ritardo nell'effettuazione delle gare, dunque, si limita a rinviare la selezione dei gestori più efficienti per singola gestione ma non elimina la concorrenza nel mercato tra aree di servizio.

Ciò che emerge è comunque che, stante l'attuale situazione congiunturale del settore della distribuzione autostradale, difficilmente una gara immediata ad assetto di rete dato potrebbe comportare un miglioramento delle condizioni per il consumatore finale [in termini sia di prezzi che di qualità del servizio] rispetto a gare effettuate tra 18 mesi in un contesto di rete strutturata.



La grave situazione di crisi che attualmente interessa il settore è infatti un ele-

mento che potrebbe scoraggiare le società petrolifere - in qualche caso dissuaderle del tutto - dalla partecipazione alle gare, dunque le gare, qualora attivate immediatamente, potrebbero non condurre a risultati particolarmente soddisfacenti in termini di numerosità di partecipanti, di qualità delle offerte e di selezione dell'operatore più efficiente.

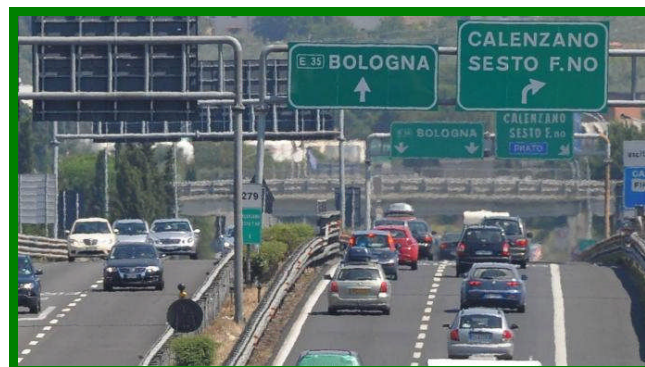
La ristrutturazione della rete autostradale - con la conseguente riduzione del numero degli impianti e l'attribuzione agli impianti superstiti dei volumi prima serviti dagli impianti marginali chiusi - consentirà, infatti, l'affidamento tramite gara di un minor numero di impianti, ognuno gravato da minor costi fissi, con erogati medi più alti e dunque con migliori prospettive di redditività rispetto agli attuali; ciò comporterà la probabile offerta di progetti qualitativamente migliori.

La riduzione strutturale delle *royalties* richieste dai concessionari potrebbe avere anche un impatto di lungo periodo sui prezzi praticati in autostrada.

Qualora, come emerge sia dalla comunicazione del MIT del 18 marzo 2014, sia dal verbale della riunione presso il MISE del 1° agosto 2013, la società Autostrade per l'Italia S.p.A., a fronte della proroga delle concessioni di diciotto mesi, rivedesse verso il basso le *royalties* attualmente pagate dalle società petrolifere sub-concessionarie, si potrebbe addirittura avere un effetto di riduzione dei prezzi praticati presso le stazioni di servizio dal momento che i costi fissi delle società petrolifere [costituiti in parte proprio dalle *royalties*] diminuirebbero.

Da ultimo, la proroga tecnica delle attuali concessioni potrebbe consentire ai concessionari autostradali di organizzare le gare in varie tornate e di bandire pacchetti di concessioni disegnati in maniera tale da incentivare la partecipazione alle gare massimizzando l'efficienza derivante dal processo competitivo di aggiudicazione.

L'avviso dell'Autorità é, pertanto, che UN RITARDO DI DICHIOTTO MESI NELL'EFFETTUAZIONE DELLE GARE PER GLI AFFIDAMENTI DELLE SUB-CONCESSIONI OIL SUL SEDIME AUTOSTRADALE POSSA ESSERE ACCETTABILE ESCLUSIVAMENTE NELLA PROSPETTIVA CHE AD ESSO SI AFFIANCHI UN PROCESSO DI RISTRUTTURAZIONE nei termini brevemente indicati nella comunicazione del MIT del 18 marzo 2014.



Sotto questo profilo, i Ministeri coinvolti nella predisposizione dell'Atto di indirizzo finalizzato all'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete da parte dei concessionari autostradali dovrebbero attivamente adoperarsi per verificare che tutte le amministrazioni coinvolte nell'attuale processo di rilascio della concessione petrolifera sul sedime autostradale ai sensi dell'art. 105, comma 2, lettera f), del Decreto Legislativo n. 112/98, e dunque in primo luogo le Regioni competenti, prestino il loro assenso al piano di ristrutturazione; ciò al fine di evitare situazioni di opposizione locale alla chiusura di impianti marginali che potrebbero estendere oltre il lecito il periodo di proroga e rendere non più accettabile, in una prospettiva concorrenziale, la restrizione alla concorrenza per il mercato.

Inoltre, sempre nell'ottica di evitare allungamenti dei periodi di proroga, appare necessario che l'Atto di indirizzo contenga sin da subito al suo interno un cronoprogramma vincolante che consenta la conclusione del processo di ristrutturazione entro i diciotto mesi previsti per la proroga delle concessioni *oil* esistenti.>>

## LE REGIONI CONVOCAANO GLI OPERATORI DEL COMPARTO SULLE CRITICITÀ DELLA RETE IN AUTOSTRADA

«La Commissione Attività Produttive delle Regioni e delle Province Autonome ha rilevato la necessità di convocare un incontro tra il coordinamento tecnico delle Regioni, le istituzioni interessate ed i rappresentanti economici del settore, per un confronto sulle principali criticità relative agli impianti delle aree autostradali determinatesi in particolare in seguito al forte calo della vendita del carburante erogato».

Con questa comunicazione, sottoscritta dall'Assessore della Regione Marche, il Coordinamento Nazionale Regioni e Province Autonome ha indetto un incontro, previsto per il prossimo 22 maggio, cui sono stati invitati il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, il MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, l'ANAS, l'AISCAT, l'UNIONE PETROLIFERA, nonché FAIB, FEGICA ed ANISA.

Sulla questione del «forte calo della vendita del carburante erogato» e sulla crisi che ha ridotto la metà della rete ad una situazione *borderline* rispetto alla sostenibilità dei costi di servizio [fino alla soglia dei 5 milioni di erogato/impianto] e ben un terzo dell'intera rete sotto ogni soglia di sostenibilità economica [erogati sotto i 3 milioni di litri per impianto], ANISA ha elaborato lo scorso febbraio uno studio analitico, reperibile, consultabile e scaricabile sul web al seguente indirizzo:

<http://www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php?identificatore=4360&pagina=18>

E per quanto riguarda gli ultimi dati delle vendite ufficialmente disponibili a livello di disaggregazione per regioni [che purtroppo risalgono ancora solo al 2012], si ripubblica la tabella già da noi riportata su Figisc Anisa News N. 45 del 2 dicembre 2013, che di per sé evidenzia l'ampiezza del tracollo accumulato

solo in pochi anni ed ovviamente ancora peggiorato nel 2013 in misura ancora tutta da verificare sui singoli territori regionali e locali.

### VENDITE AUTOSTRADA 2008 E 2012 MILIONI LITRI E VARIAZIONI % – REGIONI ITALIANE

| Regioni       | 2008           | 2012           | Var. %       |
|---------------|----------------|----------------|--------------|
| Piemonte      | 316,5          | 197,5          | -37,6        |
| V. d'Aosta    | 20,6           | 11,7           | -43,2        |
| Liguria       | 210,3          | 118            | -43,9        |
| Lombardia     | 540,2          | 364,6          | -32,5        |
| Trentino A.A. | 59,2           | 35,1           | -40,7        |
| Veneto        | 283,1          | 172,6          | -39,0        |
| Friuli V.G.   | 54,2           | 33,1           | -38,9        |
| Emilia R.     | 409,1          | 297,9          | -27,2        |
| Toscana       | 241,8          | 163,2          | -32,5        |
| Marche        | 101,2          | 61,4           | -39,3        |
| Umbria        | 37,4           | 27,5           | -26,5        |
| Lazio         | 493,5          | 313,2          | -36,5        |
| Abruzzo       | 114,2          | 75,9           | -33,5        |
| Molise        | 17             | 9,4            | -44,7        |
| Campania      | 233,9          | 137,6          | -41,2        |
| Puglia        | 81,7           | 53             | -35,1        |
| Basilicata    | 14,5           | 7,2            | -50,3        |
| Calabria      | 99,3           | 55,3           | -44,3        |
| Sicilia       | 121,6          | 84,6           | -30,4        |
| <b>ITALIA</b> | <b>3.449,2</b> | <b>2.218,8</b> | <b>-35,7</b> |

## AGGIORNAMENTO REPORT SUL DELTA PREZZI NELLA RETE AUTOSTRADALE

ANISA sta seguendo da tempo il monitoraggio della situazione dei prezzi in autostrada, al fine di evidenziarne le ragguardevoli differenze registrate tra essi, in dipendenza delle politiche commerciali messe in atto dalle Compagnie Petrolifere sulla rete autostradale.

L'ultimo *report* è stato illustrato su FIGISC ANISA NEWS N. 5 del 7 febbraio 2014, ma una più approfondita analisi è stata esposta su FIGISC ANISA NEWS N. 11 del 5 marzo 2014, che ha anticipato uno studio dettagliato sul tema – sempre predisposto da ANISA –, che è pubblicato, consultabile ed

integralmente scaricabile sul web all'indirizzo seguente:

<http://www.figisc.it/news-dettaglio.php?identificatore=4422&pagina=4>

Come nei *report* precedenti, i dati salienti dell'analisi riguardano due distinti ambiti di approfondimento:

- a) i prezzi tra i marchi [*intrabrand*];
- b) i prezzi all'interno dello stesso marchio [*infrabrand*].

Per l'analisi *intrabrand*, prendendo in esame i prezzi in modalità *self* [su fonte rilevazioni settimanali di *STAFFETTA*], 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.

Si sono ottenuti i risultati sintetici che di seguito si illustrano nei seguenti termini:

- 1) valore della media del delta annuale e valore di punta massima annuale registrato per gli anni interi dal 2009 al 2013 e per il periodo gennaio-aprile 2014;
- 2) valore della media mensile e valore di punta massima mensile registrata per il periodo gennaio 2013 aprile 2014.

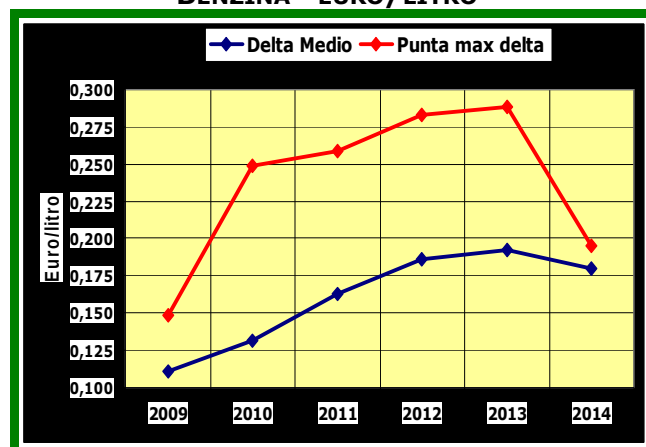


**DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF  
MEDIE E PUNTE MASSIME MENSILI – BENZINA –  
EURO/LITRO**

| Mesi                | Media        | Punta max    |
|---------------------|--------------|--------------|
| Anno 2009           | 0,111        | <b>0,148</b> |
| Anno 2010           | 0,131        | <b>0,249</b> |
| Anno 2011           | 0,163        | <b>0,259</b> |
| Anno 2012           | 0,186        | <b>0,283</b> |
| Gennaio '13         | 0,151        | <b>0,162</b> |
| Febbraio '13        | 0,175        | <b>0,191</b> |
| Marzo '13           | 0,177        | <b>0,227</b> |
| Aprile '13          | 0,189        | <b>0,226</b> |
| Maggio '13          | 0,211        | <b>0,226</b> |
| Giugno '13          | 0,204        | <b>0,248</b> |
| Luglio '13          | 0,166        | <b>0,180</b> |
| Agosto '13 (①)      | NR           | <b>NR</b>    |
| Settembre '13       | 0,180        | <b>0,219</b> |
| Ottobre '13         | 0,221        | <b>0,274</b> |
| Novembre '13        | 0,225        | <b>0,267</b> |
| Dicembre '13        | 0,230        | <b>0,288</b> |
| Gennaio '14         | 0,191        | 0,195        |
| Febbraio '14        | 0,179        | 0,186        |
| Marzo '14           | 0,184        | 0,189        |
| Aprile '14          | 0,168        | 0,177        |
| <b>Anno 2013</b>    | <b>0,192</b> | <b>0,288</b> |
| <b>Gen-Apr 2014</b> | <b>0,180</b> | <b>0,195</b> |

① prezzi non rilevati nel mese di agosto

**DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF  
MEDIE E PUNTE MASSIME ANNUALI –  
BENZINA – EURO/LITRO**



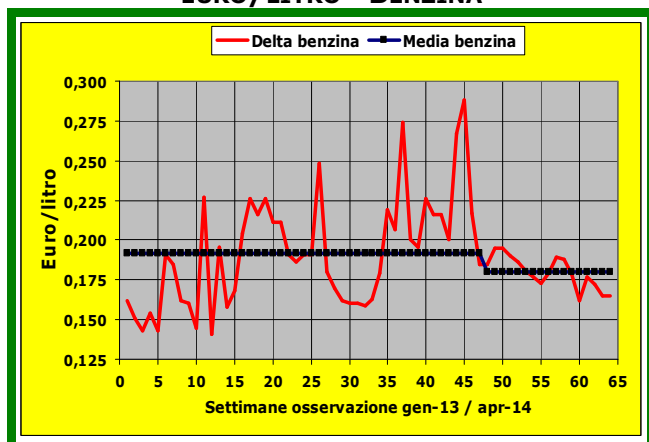
Per la benzina, a parte l'escursione dei valori medi annui tra il 2009 ed il 2013 [il delta è aumentato di ben il 73 % !], nei mesi del 2014 i valori si sono mantenuti ancora molto sostenuti, in una forbice tra 17 e 19 cent/litro, ma in misura un po' più ridotta rispetto alla media del 2013, ossia

18 cent/litro contro gli oltre 19 dell'anno antecedente, con uno «smorzamento» che ha riguardato anche i valori di picco massimo [20 cent/litro contro un massimo di 29 registrato nel 2013].

Quanto all'incidenza delle addizionali regionali di accisa sulla benzina, va detto che esse pesano in media nazionale ponderata nel 2014 non più di 0,92 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 dei delta prezzo riscontrati sulla rete.

Nel grafico successivo è rappresentata la scansione settimanale [da gennaio 2013 ad aprile 2014] del delta prezzo rispetto alla sua media annuale.

**DINAMICA SETTIMANALE DELTA PREZZO GEN 2013  
- APR 2014 TRA MAX E MINIMO SELF -  
EURO/LITRO - BENZINA**



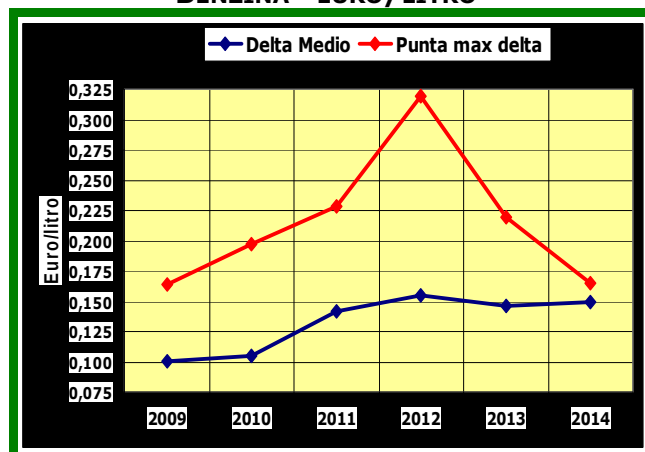
Per il gasolio, sempre a parte l'escursione dei valori medi annui tra il 2009 ed il 2013 [il delta è aumentato del 45 %], nei mesi del 2014 i valori si sono mantenuti ancora decisamente sostenuti, in una forbice tra 15 e 16 cent/litro, ed in misura un po' più elevata rispetto alla media del 2013, ossia 15 cent/litro contro i circa 14,6 dell'anno antecedente, con uno «smorzamento» che ha riguardato solo i valori di picco massimo scesi a 17 cent/litro contro un massimo di 22 registrato nel 2013.

**DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF  
MEDIE E PUNTE MASSIME MENSILI - GASOLIO -  
EURO/LITRO**

| Mesi           | Media | Punta max |
|----------------|-------|-----------|
| Anno 2009      | 0,101 | 0,164     |
| Anno 2010      | 0,105 | 0,197     |
| Anno 2011      | 0,142 | 0,228     |
| Anno 2012      | 0,155 | 0,320     |
| Gennaio '13    | 0,126 | 0,132     |
| Febbraio '13   | 0,128 | 0,133     |
| Marzo '13      | 0,137 | 0,205     |
| Aprile '13     | 0,144 | 0,153     |
| Maggio '13     | 0,154 | 0,162     |
| Giugno '13     | 0,165 | 0,179     |
| Luglio '13     | 0,138 | 0,140     |
| Agosto '13 (①) | NR    | NR        |
| Settembre '13  | 0,143 | 0,156     |
| Ottobre '13    | 0,152 | 0,199     |
| Novembre '13   | 0,156 | 0,191     |
| Dicembre '13   | 0,179 | 0,219     |
| Gennaio '14    | 0,156 | 0,165     |
| Febbraio '14   | 0,143 | 0,158     |
| Marzo '14      | 0,152 | 0,165     |
| Aprile '14     | 0,151 | 0,162     |
| Anno 2013      | 0,146 | 0,219     |
| Gen-Apr 2014   | 0,150 | 0,165     |

① prezzi non rilevati nel mese di agosto

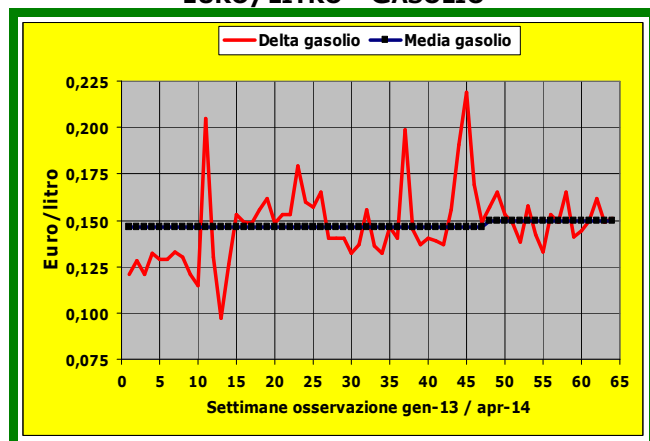
**DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF  
MEDIE E PUNTE MASSIME ANNUALI -  
BENZINA - EURO/LITRO**



Per il gasolio, come si sa, non vi sono addizionali regionali di accisa.

Nel grafico successivo è rappresentata la scansione settimanale [da gennaio 2013 ad aprile 2014] del delta prezzo rispetto alla sua media annuale.

**DINAMICA SETTIMANALE DELTA PREZZO GEN 2013  
- APR 2014 TRA MAX E MINIMO SELF -  
EURO/LITRO - GASOLIO**



Per l'analisi del delta prezzo entro il singolo marchio [*intrabrand*], nel periodo gennaio-aprile 2014 la media è stata di 11,2 euro-cent/litro per la benzina, in un *range* tra 4,2 [IP] e 17,5 eurocent/litro [Esso] e di 8,8 per il gasolio, tra un minimo di 3,9 euro-cent/litro [IP] ed fino al massimo di 14,1 [SHELL]. Nello stesso periodo, il valore punta massima del delta della benzina è anch'esso di Esso, con 0,195 euro/litro; quello del gasolio di SHELL, con 0,161 euro/litro. Le tavole che seguono espongono anche i delta medi e massimi di prezzi riscontrati dal 2009 al 2013 distintamente per ciascuna compagnia e per singolo prodotto:

**DELTA PREZZO SELF [MASSIMO MENO MINIMO]  
MEDIA E PICCO MASSIMO - €/LITRO**

| ENI  | Benzina |       | Gasolio |       |
|------|---------|-------|---------|-------|
| Anno | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009 | 0,103   | 0,142 | 0,079   | 0,123 |
| 2010 | 0,103   | 0,203 | 0,084   | 0,170 |
| 2011 | 0,097   | 0,178 | 0,103   | 0,187 |
| 2012 | 0,130   | 0,261 | 0,104   | 0,289 |
| 2013 | 0,137   | 0,254 | 0,124   | 0,195 |
| 2014 | 0,126   | 0,147 | 0,136   | 0,158 |
| IP   | Benzina |       | Gasolio |       |
| Anno | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009 | 0,044   | 0,079 | 0,030   | 0,065 |
| 2010 | 0,055   | 0,088 | 0,027   | 0,065 |
| 2011 | 0,064   | 0,180 | 0,042   | 0,067 |
| 2012 | 0,048   | 0,122 | 0,035   | 0,080 |
| 2013 | 0,046   | 0,095 | 0,043   | 0,089 |
| 2014 | 0,042   | 0,070 | 0,039   | 0,074 |
| ESSO | Benzina |       | Gasolio |       |

| Anno   | Media   | Max   | Media   | Max   |
|--------|---------|-------|---------|-------|
| 2009   | 0,068   | 0,103 | 0,053   | 0,163 |
| 2010   | 0,057   | 0,095 | 0,052   | 0,095 |
| 2011   | 0,079   | 0,171 | 0,063   | 0,206 |
| 2012   | 0,104   | 0,153 | 0,075   | 0,230 |
| 2013   | 0,152   | 0,248 | 0,079   | 0,131 |
| 2014   | 0,175   | 0,195 | 0,073   | 0,088 |
| TOTAL  | Benzina |       | Gasolio |       |
| Anno   | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009   | 0,058   | 0,133 | 0,050   | 0,084 |
| 2010   | 0,049   | 0,134 | 0,059   | 0,094 |
| 2011   | 0,098   | 0,175 | 0,075   | 0,166 |
| 2012   | 0,146   | 0,224 | 0,091   | 0,179 |
| 2013   | 0,149   | 0,180 | 0,105   | 0,137 |
| 2014   | 0,140   | 0,152 | 0,106   | 0,113 |
| KUPIT  | Benzina |       | Gasolio |       |
| Anno   | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009   | 0,058   | 0,091 | 0,033   | 0,070 |
| 2010   | 0,057   | 0,191 | 0,032   | 0,155 |
| 2011   | 0,063   | 0,110 | 0,043   | 0,134 |
| 2012   | 0,056   | 0,105 | 0,028   | 0,053 |
| 2013   | 0,088   | 0,165 | 0,071   | 0,134 |
| 2014   | 0,059   | 0,105 | 0,050   | 0,121 |
| SHELL  | Benzina |       | Gasolio |       |
| Anno   | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009   | 0,047   | 0,089 | 0,077   | 0,130 |
| 2010   | 0,075   | 0,123 | 0,065   | 0,122 |
| 2011   | 0,135   | 0,200 | 0,095   | 0,210 |
| 2012   | 0,121   | 0,239 | 0,104   | 0,193 |
| 2013   | 0,150   | 0,240 | 0,118   | 0,200 |
| 2014   | 0,136   | 0,154 | 0,141   | 0,161 |
| TAMOIL | Benzina |       | Gasolio |       |
| Anno   | Media   | Max   | Media   | Max   |
| 2009   | 0,062   | 0,097 | 0,044   | 0,094 |
| 2010   | 0,054   | 0,100 | 0,038   | 0,102 |
| 2011   | 0,078   | 0,157 | 0,064   | 0,145 |
| 2012   | 0,095   | 0,174 | 0,077   | 0,160 |
| 2013   | 0,085   | 0,160 | 0,063   | 0,150 |
| 2014   | 0,103   | 0,130 | 0,074   | 0,095 |

