figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 04/2015 03.02.2015

AUTOSTRADE: PESSIMO INDIRIZZO MINISTERIALE – GESTORI SENZA TUTELA



la prima cosa che balza immediatamente agli occhi – così commenta il Presidente Nazionale di ANISA CONFCOMMERCIO, Stefano CANTARELLI – è la fragorosa assenza di qualsiasi riferimento alla continuità degli accordi dell'8 luglio e del 4 dicembre 2002 in merito alla continuazione dei rapporti contrattuali in essere con i gestori delle aree di servizio indipendentemente dall'esito degli affidamenti dei servizi. In altre parole, considerate le tempistiche di questo atto di indirizzo ai fini dell'espletamento dei bandi, tutto ciò significa che a fine 2015 i gestori si troveranno SENZA CONTRATTO.

IN QUESTO NUMERO

L'ATTO DI INDIRIZZO DEI MINISTERI SULLE AUTOSTRADE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ministero dello Sviluppo Economico Atto di indirizzo Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un…

ESSO: MODELLO GROSSISTA PER TUTTA LA RETE

Pubblichiamo [in g.c.] l'articolo comparso nel numero del 30 gennaio 2015 di STAFFETTA QUOTIDIANA riguardante – in margine ad una…

FIGISC ANISA NEWS N. 04/2015

SOMMARIO

AUTOSTRADE: PESSIMO INDIRIZZO MINISTERIALE – GESTORI SENZA TUTELA
3 febbraio 2015

L'ATTO DI INDIRIZZO DEI MINISTERI SULLE AUTOSTRADE
3 febbraio 2015

ESSO: MODELLO GROSSISTA PER TUTTA LA RETE
3 febbraio 2015

COMPETIZIONE DEI PREZZI NELL'ANALISI DI «QUOTIDIANO ENERGIA»
3 febbraio 2015

Scarica

Nota informativa
a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

Copyright © 2014 – All Rights Reserved. Ispirato a kopatheme.com, personalizzato da Omnia Comunicazioni

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: PESSIMO INDIRIZZO MINISTERIALE – GESTORI SENZA TUTELA

— 3 febbraio 2015



Il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, di concerto con quello dello sviluppo economico, ha finalmente emanato a fine gennaio [il 29] l'atto di indirizzo «***Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali***», sul quale solo pochi giorni prima [si veda FIGISC ANISA NEWS N. 3 del 25.01.2015] le Organizzazioni di Categoria dei gestori – considerato il tempo trascorso e l'assenza di qualsiasi confronto – avevano sollecitato un chiarimento in merito ai contenuti.

Il testo del provvedimento – appena comparso su **STAFFETTA QUOTIDIANA** – non fa che **confermare, purtroppo, tutti i peggiori timori della vigilia.**

«*Premesso che* ***a questo punto la vertenza autostrade, che perdura da quasi tre anni, non potrà che avere in tutte le sedi una recrudescenza motivata dalla inusitata*** **drammaticità** ***della situazione***, la prima cosa che balza immediatamente agli occhi – commenta il Presidente Nazionale di **ANISA CONFCOMMERCIO**, **Stefano CANTARELLI** – *è l'assenza fragorosa di qualsivoglia riferimento alla continuità degli accordi sia dell'8 luglio che del 4 dicembre 2002, intercorsi tra Ministero trasporti, Ministero sviluppo economico, Autostrade per l'Italia, ANAS, AISCAT, Unione Petrolifera, Autogrill, ANISA, FAIB e FEGICA, in merito alla continuazione dei rapporti contrattuali in essere con i gestori delle aree di servizio indipendentemente dall'esito degli affidamenti dei servizi. In altre parole,* ***considerate le tempistiche di questo atto di indirizzo ai fini dell'espletamento dei bandi, tutto ciò significa che a fine 2015 i gestori si troveranno SENZA CONTRATTO.*** *Ciò spiega anche perché, tra l'altro, non vi sia un solo accenno a politiche commerciali non discriminatorie tra le gestioni, né vi sia alcun riferimento alla tutela del consumatore sui prezzi*».

Da una sommario riassunto dei contenuti – l'atto è integralmente pubblicato di seguito – si legge che i Concessionari sono tenuti a presentare entro il termine del **15 febbraio 2015** [domattina, insomma] piani di ristrutturazione della rete delle aree di servizio, prevedendo sia la razionalizzazione delle strutture che nuove modalità di servizio, nonché la chiusura di aree insostenibili e marginali; tali piani dovranno essere sottoposti alla approvazione dei due Ministeri interessati, che **dovranno procedere entro un mese dalla presentazione**; infine i Concessionari bandiranno le gare per l'affidamento dei servizi **entro la fine del corrente anno**.

In merito alla rete, l'atto specifica che i piani di «*ristrutturazione*» **non potranno chiudere aree di servizio con erogati superiori a due milioni di litri** e fatturati relativi ai prodotti principali superiori a 750mila euro; a seguito di eventuali chiusure la distanza tra due aree successive non dovrà essere superiore a 50 chilometri ed eventuali deroghe dovranno essere adeguatamente motivate e previste dal piano; in alternativa alla chiusura il Concessionario potrà altresì proporre soluzioni per una maggiore efficienza e giustificazione economica quali gestioni unitarie e/o accorpamento di più AdS.

I Concessionari, dice l'atto di indirizzo, dovranno garantire un'ampia partecipazione alle gare, anche aprendo l'accesso a «*nuovi soggetti*» e riducendo, se possibile, i requisiti minimi per partecipare ai bandi per le aree meno significative.

Ed in merito alla riqualificazione dei servizi, la soluzione indicata per le aree minori è ovviamente quella dell'**automazione integrale** sia per la parte oil [il famoso *self prepay*] che per il ristoro [*vending machine*, insomma distributore automatico].

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA



«*È assolutamente evidente* – chiarisce **CANTARELLI** – *che siamo di fronte ad una serie di misure che* ***mirano non solo alla decontrattualizzazione dei gestori che oggi operano sulle aree di servizio, ma all'inizio della loro espulsione dalla rete****: alla razionalizzazione necessaria si risponde non razionalizzando affatto e non chiudendo le aree marginali [la soglia dei due milioni di litri non giustifica alcuna sostenibilità economica],* ***bensì*** **ghostizzando** ***tutti i servizi, sulla falsariga di quanto avviene già esattamente sulla rete ordinaria****.*

Tutta l'intelaiatura del provvedimento – che esaspera e peggiora quanto già contenuto del precedente atto di indirizzo del 2013 dell'allora Ministro Passera – ***non è affatto una risposta alla esigenza di*** **tutela** ***e riqualificazione del pubblico servizio sulla rete più strategica del Paese*** *– che anzi verrà ulteriormente dequalificato con soluzioni da magliari -,* ***ma un intenzionale e smaccato*** **assist** ***ai cosiddetti nuovi soggetti che altro non sono che quelli, dei grandi gruppi della ristorazione e della grande distribuzione, ai quali viene affidato*** **in toto** ***il presidio delle autostrade, complice la fuga delle petrolifere che pure ne avevano in passato disputato a suon di ingiustificate*** **royalties** ***il controllo esclusivo*** ».

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

L'ATTO DI INDIRIZZO DEI MINISTERI SULLE AUTOSTRADE

— 3 febbraio 2015



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ministero dello Sviluppo Economico

Atto di indirizzo
Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali.

<<Alla fine del mese di giugno del 2014 **l'assetto dei servizi di distribuzione sulla rete autostradale italiana consta di 469 aree di servizio che presentano una distanza media tra loro pari a circa 29 chilometri. L'erogato medio per area di servizio, sulla rete a pagamento italiana, è pari a circa 4, 461 milioni di litri con un fatturato medio prodotti principali di circa 2 milioni di euro**.

Nel corso dell'ultimo triennio (**2011-2013**) **i servizi prestati sulla rete delle aree di servizio hanno registrato significativi cali di volumi (meno 35% *oil* e meno 15% ristoro)** generando uno stato di sofferenza tale da rendere non più sostenibile l'attività in alcuni punti vendita marginali. Nello stesso periodo su tutta la rete autostradale a pedaggio **si è registrata una diminuzione del traffico pari a circa il 9%. I primi sei mesi del 2014 registrano ancora un calo del 2,9% di vendita *oil* ed un calo del traffico pari all' 1,5%**.

Alla luce di quanto sopra, l'attuale configurazione della rete delle aree presenti sui sedimi autostradali rende opportuna la rivisitazione degli attuali assetti dei servizi assicurati attraverso sia la razionalizzazione delle infrastrutture presenti sulla rete, sia la rivisitazione delle modalità con le quali i servizi stessi sono prestati al pubblico.

Con parere del 16 aprile 2014, reso ai sensi dell'art. 22 della legge 287/90, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nel valutare positivamente la concessione di una proroga tecnica di 18 mesi (fino al 31 dicembre 2015) delle concessioni *oil* in scadenza, ha affermato che: « … *procedere ad una ristrutturazione della rete di distribuzione autostradale che diminuisca il numero di punti vendita appare una soluzione 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 …* ».

Inoltre, la stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con successivo parere reso ai sensi della suddetta normativa, in data 10 luglio 2014 si è espressa positivamente su una proroga tecnica di 18 mesi (fino al 31 dicembre 2015) anche per i servizi di ristorazione in scadenza al 2013 «*ad eccezione della rete affidata in concessione ad Autostrade per l'Italia SpA*» ritenendo che: «*un ritardo di diciotto mesi nell'effettuazione anche delle gare per gli affidamenti delle sub-concessioni non oil sul sedime autostradale possa essere accettabile, sempre nella prospettiva che a tale proroga si affianchi un processo di ristrutturazione nei termini già affermati con la comunicazione del 18 marzo 2014*».

Premesso quanto sopra, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico, ravvisano la necessità di **individuare**, sentite le Regioni, **opportuni criteri da seguire da parte delle Concessionarie per l'elaborazione dei suddetti piani di razionalizzazione**.

Tali piani dovranno essere **elaborati nel rispetto del principio di concorrenza a tutela del servizio agli utenti** e considerando le tipiche specificità di un servizio prestato su una rete chiusa come quella autostradale.

Le singole Concessionarie autostradali elaboreranno un piano di ristrutturazione delle proprie aree di servizio che, tenendo conto del calo strutturale dei consumi e delle mutate esigenze dei consumatori, **razionalizzi le infrastrutture e rivisiti le modalità di resa dei servizi, anche prevedendo chiusure delle aree di servizio insostenibili e marginali**, fatta salva la già richiamata tutela di un adeguato livello di servizio al consumatore.

Nell'elaborazione di tale piano le concessionarie autostradali

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

dovranno anche tenere conto delle prossime scadenze degli affidamenti dei servizi *oil* e ristoro in modo da consentire un più ordinato e razionale svolgimento delle relative procedure competitive.
Le società Concessionarie dovranno garantire un'ampia partecipazione, anche aprendo a nuovi soggetti, riducendo, ove possibile, i requisiti minimi per le aree piccole e/o unitarie, oltre ad assicurare la piena coerenza rispetto al nuovo assetto che si verrà a configurare.

Tenuto conto sia dell'elevata numerosità dei procedimenti competitivi che andranno esperiti a seguito dell'elaborazione del Piano, anche in funzione delle proroghe concesse dalle società Concessionarie autostradali, preventivamente autorizzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le lettere del 5 maggio 2014 (proroghe oil) e del 4 agosto 2014 (proroghe ristoro), sia di quanto indicato dall'AGCM nella sua lettera del 16 aprile 2014 e nel parere del 10 luglio 2014, il Piano stesso dovrà:

1. essere proposto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti dalle concessionarie autostradali entro il 15 febbraio 2015 per essere approvato;

2. l'approvazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico e sentite le Regioni interessate, **dovrà intervenire entro il 15 marzo 2015**.

I procedimenti di gara verranno espletati anche secondo i criteri definiti nel presente atto d'indirizzo ed in quello emanato il 29 marzo 2013 dai Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti, Individuazione di criteri per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali, e, per le aree oggetto di proroga, **dovranno concludersi entro e non oltre il 31 dicembre 2015**.

Il piano dovrà essere redatto:
– tenendo conto della suddivisione territoriale regionale;

- per le autostrade interconnesse, dovrà prevedere l'accordo fra le società Concessionarie contigue;

- in caso di dismissioni, dovrà prevedere un' implementazione delle indicazioni di presenza di rifornimento e servizi non oil, sia all'accesso dell'autostrada che in itinere;

- nel caso di gestione da parte delle società Concessionarie di più tratte o tronchi si dovrà procedere alla redazione di più piani, facendoli confluire su di un unico piano generale.

In caso di chiusura dell'area, la Società concessionaria dovrà presentare un piano di riconversione/ utilizzo della stessa ovvero prevedere la riapertura per lo svolgimento dei servizi stagionali.



A) Criteri e livelli tecnici di razionalizzazione.

Di seguito vengono indicati i principali criteri da seguire nell'elaborazione del suddetto piano al fine di razionalizzare le strutture presenti sulla rete:

a. non potranno essere oggetto di chiusura aree con erogati superiori a 2 milioni di litri annui e fatturati relativi a prodotti principali superiori a 0,75 milioni di euro annui;

b. l'interdistanza minima lungo lo stesso tronco/tratta, risultante tra l'area immediatamente precedente e quella immediatamente successiva all'area oggetto di chiusura, non dovrà essere superiore a 50 chilometri, ciò al fine di garantire un adeguato livello di servizio agli utenti. Si dovrà tener conto anche di eventuali svincoli posizionati lungo la tratta interessata;

c. ogni deroga ai summenzionati criteri/livelli dovrà essere adeguatamente giustificata dal concessionario ed inserita nel Piano di razionalizzazione;

d. in alternativa alla chiusura, per le aree di cui al punto (i), è facoltà del concessionario proporre modalità di servizio più efficienti quali:

- le gestioni unitarie, se in grado di assicurare la sostenibilità dei servizi;

- l'accorpamento di più aree al fine di rendere economicamente sostenibile la gestione del servizio anche in casi

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

economicamente non remunerativi. Si potrà procedere ad accorpare il singolo servizio rientrante nelle fattispecie previste al punto i) sezione A) almeno con un altro della medesima natura (es. *oil*) con dimensioni di fatturato e/o erogato maggiori delle casistiche di cui al precedente punto (i) ed ubicato su tratte con maggior intensità di traffico. L'accorpamento dovrà interessare aree non adiacenti, con interdistanza tra esse non inferiore a 100 km per l'*oil* e 150 km per la ristorazione.

B) Modalità di resa dei servizi.

Oltre alla razionalizzazione della rete potrà essere anche prevista la rivisitazione delle modalità di resa dei servizi secondo i seguenti principi:

a. – tipologia di servizi da prestare: potrà essere prevista **sia l'automazione del servizio di distribuzione carbolubrificanti**, coerentemente con l'atto di indirizzo emanato il 29 marzo 2013, mediante accettatore cosiddetto *pre pay*, **sia del servizio di ristoro, mediante l'installazione di «*vending machine*»**. Tale automazione **potrà essere articolata sia rispetto alle fasce giornaliere di servizio sia in funzione di eventuali andamenti stagionali del traffico**. I concessionari potranno inoltre prevedere l'apertura di uno o più servizi, o l'articolazione delle superfici ad essi dedicate, secondo criteri di stagionalità;
b. definizione dell'intera gamma dei servizi da prestare in area nel rispetto del citato atto di indirizzo del 29 marzo 2013 e in caso di gestioni unitarie, i concessionari potranno determinare le modalità di affidamento congiunto delle attività *oil* e *non oil*;

Destinazione particolare di area: potranno essere previste aree specializzate, opportunamente adeguate, con particolari servizi resi all'utenza, quali: erogazione di nuovi carburanti tipo metano e/o ricariche elettriche, aree attrezzate per i mezzi pesanti con particolare attenzione agli utenti fidelizzati.

L'eventuale esclusione dell'attività cosiddetta di «*sottopensilina*», disciplinata dalla Legge 24 marzo 2012 n. 27, potrà avvenire solo in caso di oggettivi impedimenti tecnici e strutturali, i quali dovranno essere accertati dal Concedente nel rispetto dei diversi livelli di servizio programmati.
Per l'attività di «*sottopensilina*» sarà previsto un meccanismo di compensazione delle *royalty* che ridurrà il corrispettivo dello affidatario del servizio di ristorazione presente nell'area, secondo le modalità e gli importi specificati nelle procedure concorsuali.

C) Investimenti programmati.

Qualora, a seguito di procedimenti competitivi già espletati negli scorsi anni, sulle aree di servizio determinate a seguito del piano di razionalizzazione, siano previsti a carico degli affidatari investimenti infrastrutturali, ancora da effettuarsi, che non abbiano più motivazioni commerciali a fronte delle mutate condizioni di mercato, i soggetti interessati potranno proporre alle concessionarie soluzioni alternative (es. investimenti commerciali, ambientali e per nuovi carburanti tipo metano/elettrico) allo scopo di migliorare la qualità del servizio offerto alla clientela e ottimizzarne la struttura dei costi.

Per quanto non disciplinato dal presente Atto di indirizzo, restano validi i principi contenuti nell'Atto d'indirizzo del Ministero dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti del 29 marzo 2013 in tema di criteri per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali.>>

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

ESSO: MODELLO GROSSISTA PER TUTTA LA RETE

— 3 febbraio 2015



Pubblichiamo [in g.c.] l'articolo comparso nel numero del 30 gennaio 2015 di **STAFFETTA QUOTIDIANA** *riguardante – in margine ad una vertenza sindacale di personale dipendente dell'azienda – la notizia relativa alla progressiva cessione di tutti gli impianti di* **ESSO ITALIA**, *secondo quanto già attuato con il «***modello grossista***».*

<<**EXXON MOBIL** ha annunciato ufficialmente che **l'operazione di cessione degli impianti di distribuzione dei carburanti sarà estesa con il tempo a tutta la rete**. La notizia è stata data dai sindacati FILCTEM, FEMCA e UILTEC al termine dell'incontro di mercoledì scorso tra compagnia e il Coordinamento delle RSU per affrontare l'argomento della cessione dei punti vendita secondo il «**modello grossista**».

Dopo la vendita di due pacchetti di impianti – il primo lotto di 65 punti vendita a **RETITALIA** nelle province di Verona e Vicenza, il secondo pacchetto di 58 impianti a **SOM** nelle province in Venezia, Treviso e Belluno e in attesa di piazzare il terzo pacchetto di impianti localizzato tra Emilia Romagna e Veneto – **ESSO** ha avviato la procedura per un ulteriore pacchetto nell'area del Centro Italia [Toscana e Umbria] con il coinvolgimento di un addetto commerciale.

L'azienda, dicono i sindacati, nella sua proposta di intesa «*ha chiuso ad ogni possibilità di ricollocazione futura all'interno del Gruppo, limitandosi a individuare solo ipotesi di reinserimento, su richiesta del lavoratore interessato, in un'altra zona commerciale eventualmente resasi disponibile. Tale possibilità, in ogni caso molto limitante, verrebbe poi consentita solamente agli addetti commerciali prossimi alla pensione*».

Una posizione a cui FILCTEM, FEMCA e UILTEC hanno opposto un netto rifiuto.

Anche perché rappresenterebbe «*un pregiudizievole precedente per le future e ormai preannunciate come certe ulteriori cessioni di pacchetti di stazioni di servizio*».

Per i sindacati il proseguimento della cessione dei punti vendita può avvenire solo «*senza alcun coinvolgimento del personale addetto alla gestione della rete e dei servizi collegati*», alla luce di un accordo Quadro che recepisca chiare clausole di salvaguardia dell'occupazione e norme di tutela e garanzia dei diritti acquisiti. ESSO, riferiscono sempre i sindacati, si è riservata una pausa di riflessione e la trattativa è stata interrotta ed aggiornata al prossimo 18 febbraio.>>



Ed in riferimento a quanto riferito sopra, il 2 febbraio **STAFFETTA QUOTIDIANA** pubblica una nota di **ESSO** in cui la compagnia precisa che l'adozione del modello «*grossista con marchio*» è «*la scelta ottimale e rappresenta una diversa opportunità strategica per sostenere il* business *delle attività di distribuzione e vendita carburanti Rete*», come di seguito specificato:

<<Gentile Direttore,

in riferimento all'articolo "*Esso, cessione impianti estesa a tutta la rete pubblicato*" su STAFFETTA QUOTIDIANA venerdì scorso, 30 gennaio, desidero precisare alcuni punti in merito a quanto riportato sull'applicazione del modello "*grossista con marchio*".

Nel 2010 la ESSO ITALIANA ha annunciato l'intenzione di sperimentare un diverso modello di gestione delle attività Rete secondo il modello "*Branded Wholesaler*" [cosiddetto "*grossista con marchio*"], che prevede la cessione di rami d'azienda composti da gruppi di stazioni di servizio e la stipula di specifici accordi commerciali che prevedono la fornitura di carburanti a marchio Esso e consentono così di mantenere l'offerta commerciale Esso e le attività di *marketing* ad essa collegate.

Alla luce dei risultati dei *test* condotti in alcune aree, già da tempo questo modello è stato identificato come quello che per

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

la Esso Italiana rappresenta la scelta ottimale per continuare a competere sul mercato nel lungo periodo. La sua adozione comunque viene valutata e decisa di volta in volta in linea con gli obiettivi strategici e tenendo conto delle condizioni di mercato.

Preme inoltre sottolineare, come già evidenziato in passato e dimostrato nelle aree in cui il modello è già stato adottato, che **questa scelta non rappresenta l'uscita della Esso dal mercato italiano, ma una diversa opportunità strategica per sostenere il *business* delle attività di distribuzione e vendita carburanti Rete**. Del resto, il recente lancio del nuovo gasolio Esso *Supreme* nonchè la partecipazione della Esso Italiana al programma fedeltà *multipartner Payback* – che proprio in questi giorni ha festeggiato il suo primo anno di vita – sono un'ulteriore conferma dell'impegno della Esso nel mercato della distribuzione carburanti in Italia.>>

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

COMPETIZIONE DEI PREZZI NELL'ANALISI DI «QUOTIDIANO ENERGIA»

— 3 febbraio 2015



Nel commentare l'andamento dei prezzi nell'ultima decade di gennaio sul proprio numero 17 del 29 gennaio, **QUOTIDIANO ENERGIA** rileva che i prezzi delle compagnie petrolifere sono aumentati per effetto dello sfavorevole cambio euro/dollaro [che ha fatto aumentare la quotazione dei prodotti lavorati], mentre in genere la rete delle pompe bianche e della grande distribuzione ha mantenuto i prezzi ancora stabili.

I dati della rete, secondo QE «*segnalano almeno due fenomeni che sono sotto gli occhi degli osservatori di mercato: le compagnie reagiscono sempre più decisamente alla concorrenza delle* no-logo *e della GDO, prova ne sia che i prezzi* self *…. uguagliano quelle degli* "indipendenti*" e il peso sul mercato di questi ultimi risulta in continuo aumento. Si può certamente aggiungere a tutto questo il fatto che i consumatori sono sempre più massicciamente orientati a fare* self *per risparmiare sugli impianti delle compagnie. Il* "famoso*" servizio che era l'arma degli impianti tradizionali, sembra sempre più in disuso*».

In effetti, se si esaminano i **prezzi minimi self** riscontrabili sulla rete dei marchi petroliferi si riscontra che essi tendono ad uniformarsi verso il basso, tanto che **mediamente nel 2014 essi sono stati superiori di non più di un cent/litro rispetto a quelli dei *no-logo***, un dato che ancora un anno fa era invece attestato su 2/3 cent, come si desume dalla seguente tabella.

Prezzi minimi self – Dati mensili – Euro/litro
Elaborazione su dati Quotidiano Energia

	Benzina		Gasolio	
Periodo	Colorati	No-logo	Colorati	No-logo
gen-14	1,623	1,591	1,550	1,529
feb-14	1,608	1,592	1,533	1,525
mar-14	1,612	1,607	1,532	1,521
apr-14	1,631	1,623	1,536	1,518
mag-14	1,643	1,628	1,533	1,517
giu-14	1,644	1,636	1,532	1,520
lug-14	1,657	1,651	1,532	1,524
ago-14	1,638	1,634	1,516	1,506
set-14	1,625	1,616	1,508	1,502
ott-14	1,587	1,581	1,478	1,470
nov-14	1,534	1,539	1,440	1,439
dic-14	1,440	1,428	1,344	1,332
media14	1,602	1,593	1,501	1,490
gen-15	1,335	1,324	1,245	1,240

Se questo è vero quando si confrontano i prezzi minimi in *self* della rete colorata di marchio petrolifero, **rimangono tuttavia elevati i differenziali con i *no-logo* e la GDO nel confronto tra i prezzi medi in *self* e ancor più ovviamente con i prezzi nella modalità *servito***.

Elaborando le rilevazioni di Quotidiano Energia, **FIGISC ANISA** riscontra quanto segue:

- **benzina**: la media annua 2014 presenta un **differenziale tra servito della rete petrolifera ed i *no-logo* tra 12 e 18 cent/litro** [rispettivamente sul minimo e sulla media del prezzo dei *no-logo*], **mentre sulla media del *self* della rete petrolifera il differenziale si abbassa tra 9 e 15 cent/litro**;

- **gasolio**: la media annua 2014 presenta un **differenziale tra servito della rete petrolifera ed i *no-logo* tra 12 e 20 cent/litro** [rispettivamente sul minimo e sulla media del prezzo dei *no-logo*], **mentre sulla media del *self* della rete petrolifera il differenziale si abbassa tra 8 e 16 cent/litro**.

E su questi dati medi, **il differenziale tende ad aumentare nel bimestre dicembre 2014-gennaio 2015**, soprattutto sul *servito*, avvicinandosi con i valori più elevati a 25 cent/litro [15-26 cent/litro per la benzina e 19-26 per il gasolio a gennaio, 12-22 cent/litro per la benzina e 15-24 per il gasolio a dicembre], ed un tanto proprio nella fase di maggiore decremento dei prezzi internazionali dei prodotti.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Differenziali prezzi rete verso *no-logo* – Cent/litro
Elaborazione su dati Quotidiano Energia

Periodo	Benzina Servito	Benzina Self medio	Gasolio Servito	Gasolio Self medio
gen-14	10\19	5\14	10\19	3\11
feb-14	10\18	6\14	10\18	5\12
mar-14	11\17	6\13	11\17	4\11
apr-14	13\18	9\13	12\19	7\14
mag-14	13\18	9\14	12\19	8\15
giu-14	14\18	9\14	14\20	9\16
lug-14	14\18	10\15	13\20	9\16
ago-14	14\18	11\15	12\21	9\17
set-14	13\18	10\16	11\20	8\17
ott-14	12\18	10\16	13\20	10\18
nov-14	11\18	11\18	13\20	11\18
dic-14	12\22	10\21	15\24	11\20
media14	12\18	9\15	12\20	8\16
gen-15	15\26	11\21	19\26	11\19

Sempre **QE** registra sia le modificazioni intervenute nella suddivisione del mercato dei consumi nell'anno appena trascorso [«*I dati consuntivi delle vendite 2014 sono impietosi per le reti delle petrolifere. Per la benzina le loro vendite sono diminuite di 560 milioni di litri, per il diesel di 335. Per le* no-logo *sono aumentate rispettivamente di 370 e 796 milioni di litri.*»], sia il mutato *appeal* dei prodotti verso i consumatori in funzione dell'evoluzione dei prezzi intervenuta negli ultimi mesi [«*Altra interessante novità è il mutato rapporto di convenienza dei vari carburanti alla luce degli attuali prezzi di mercato. Il costo kilometrico risulta di 5,5 cent di € per il metano di 6,1 per il Gpl, di 7,7 per il diesel e di 12,7 per la benzina. In particolare diesel e Gpl hanno guadagnato terreno e la grande convenienza che il metano ha di norma avuto è al momento quasi svanita.*».

QUOTIDIANO ENERGIA
www.quotidianoenergia.it

QUOTIDIANO ENERGIA – considerato che «***il mercato della distribuzione e commercializzazione dei prodotti auto è ormai un tutt'uno e rete ed extrarete sono solo i canali che le compagnie e gli operatori utilizzano per raggiungere il consumatore finale***» aggiorna anche l'analisi sulle **differenze tra prezzo *self* sulla rete e prezzo dell'extrarete**, che per la data del 29 gennaio **vale per la benzina al Nord circa 16 cent/litro, 17 al Centro e 18 al Sud, mentre per il gasolio il delta vale, rispettivamente, 18, 19 e 19 cent/litro**.

E sempre elaborando rilevazioni di varia fonte, in relazione alle differenze tra prezzi di rete colorata a marchio petrolifera e prezzi di extrarete, **FIGISC ANISA** evidenzia quanto segue:

- **benzina**: la media annua 2014 presenta un **differenziale tra servito della rete petrolifera ed extrarete tra 20 e 22 cent/litro** [rispettivamente sul minimo e sul massimo dell'extrarete], **mentre sulla media del *self* della rete petrolifera il differenziale cala tra 17 e 19 cent/litro**;

- **gasolio**: la media annua 2014 presenta un **differenziale tra servito della rete petrolifera ed extrarete tra 21 e 23 cent/litro** [rispettivamente sul minimo e sul massimo dell'extrarete], **mentre sulla media del *self* della rete petrolifera il differenziale cala anche in questo caso tra 17 e 19 cent/litro**.

Differenziali prezzi rete verso extrarete – Cent/litro
Elaborazione su dati di fonte varia

Periodo	Benzina Servito	Benzina Self medio	Gasolio Servito	Gasolio Self medio
gen-14	19\21	14\17	19\21	12\14
feb-14	18\19	14\15	18\21	13\15
mar-14	18\20	14\16	19\22	13\15
apr-14	18\20	14\16	20\23	15\18
mag-14	19\21	15\17	21\23	16\19
giu-14	19\21	15\16	21\24	17\19
lug-14	20\22	16\18	22\25	18\21
ago-14	22\24	19\20	21\24	18\20
set-14	21\23	18\20	21\23	18\20
ott-14	22\24	20\22	22\25	19\22
nov-14	22\24	22\24	22\24	20\22
dic-14	27\29	26\27	27\29	22\24
media14	20\22	17\19	21\23	17\19
gen-15	26\28	22\24	27\29	19\21