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

FIGISC ANISA NEWS N. 09/2015 02.03.2015

DA DOMANI SERA GESTORI AUTOSTRADA IN SCIOPERO



FAIB Autostrade, FEGICA ed ANISA – che tutelano e rappresentano i Gestori degli impianti autostradali di distribuzione carburante per uso di autotrazione – hanno indetto, per le giornate del 4 e 5 MARZO 2015 prossimi venturi, una SOSPENSIONE DELLE ATTIVITÀ DI RIFORNIMENTO CON CONSEGUENTE CHIUSURA DEGLI IMPIANTI, con le seguenti modalità:
DALLE ORE 22.00 DEL GIORNO 3 MARZO ALLE ORE 22.00 DEL GIORNO 5 MARZO 2015

IN QUESTO NUMERO

ENI: QUALCHE NUMERO SULLA CONCORRENZA PREZZI. E NON SOLO

La disponibilità dei dati quotidiani dei prezzi messi in rete con la collaborazione tra STAFFETTA QUOTIDIANA ed Osservatorio Prezzi del…

PREZZI: RIMANE SEMPRE UN FORTE «GAP» CON LE POMPE BIANCHE

Tra i 5 ed i 6 centesimi/litro: è il gap che rimane comunque tra i prezzi self dei principali marchi…

FIGISC ANISA NEWS N. 09/2015

SOMMARIO

DA DOMANI SERA GESTORI AUTOSTRADA IN SCIOPERO
2 marzo 2015

ENI: QUALCHE NUMERO SULLA CONCORRENZA PREZZI. E NON SOLO
2 marzo 2015

PREZZI: RIMANE SEMPRE UN FORTE «GAP» CON LE POMPE BIANCHE
2 marzo 2015

AUTOSTRADE: NEL DISASTRO GENERALE C'É CHI FA UTILI
2 marzo 2015

I PREZZI AL CONFINE: FRIULI VENEZIA GIULIA ACCERCHIATO
2 marzo 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

DA DOMANI SERA GESTORI AUTOSTRADA IN SCIOPERO

— 2 marzo 2015



Comunicato congiunto **FAIB Autostrade**, **FEGICA**, **ANISA**
del 2 marzo 2015

DA DOMANI ALLE 22.00 PRIMI DUE GIORNI DI SCIOPERO DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI.
I GESTORI AL GOVERNO: VIA LE RENDITE DI POSIZIONE DEI CONCESSIONARI, AZZERARE LE ROYALTY E SALGUARDARE IL BENE PUBBLICO E GLI STANDARD DI SERVIZIO.

Dalle ore 22.00 di domani, martedì 3 marzo, prenderanno il via le prime 48 ore di sciopero proclamato dai gestori delle aree di servizio autostradali che si prolungherà fino alle ore 22.00 di giovedì 5.

L'azione di chiusura – si legge in una nota congiunta delle Organizzazioni di categoria, FAIB Confesercenti, FEGICA Cisl ed ANISA Confcommercio – si rende ormai inevitabile per l'assoluta inerzia dei Ministeri dei Trasporti e dello sviluppo economico che hanno deciso di lasciare cadere nel vuoto ogni sollecitazione al confronto.

Un atteggiamento che tenta inutilmente di dissimulare la difesa strenua dei privilegi e delle ingentissime rendite di posizione delle potenti società Concessionarie le quali continuano ad incassare ogni tipo di favore: dagli aumenti sistematici dei pedaggi e delle tariffe; ai prolungamenti ultra decennali dei contratti di concessione; passando per gli atti di indirizzo governativi sulla gestione dei servizi offerti in autostrada utili solo ad aumentare *royalty* e prezzi dei carburanti ed a comprimere ogni livello di servizio da offrire ai consumatori ed agli automobilisti.

Una situazione intollerabile e gravissima che, al contrario, richiede al Governo un intervento teso a tutelare il *"bene pubblico"* offerto in concessione e l'interesse generale.

Che, tra tante competenze istituzionali, debba essere una categoria – composta da 460 imprese e 6000 dipendenti che perderanno il posto di lavoro – a dover portare il carico di una tale istanza, la dice lunga sullo stato di degrado di gran parte della classe dirigente di questo Paese e non solo di quella politica.

E tuttavia – conclude la nota sindacale – in assenza di interventi concreti, i Gestori torneranno nuovamente ad assumere ulteriori iniziative, anche attraverso nuove tornate di sciopero.



E per una opportuna riproposizione delle ragioni dell'iniziativa, si ricorda che:

L'atto di indirizzo appena emanato dal Ministero dei Trasporti e da quello dello Sviluppo economico è in assoluto l'attacco più pesante portato contro la Categoria:

- tenta di cancellare la continuità dei contratti delle gestioni, che erano stati difesi con gli accordi del 2002 tra i Ministeri, l'ANAS, l'Autostrade per l'Italia, l'Unione Petrolifera e le organizzazioni di categoria, con il risultato che a fine anno I GESTORI DELLE ADS SI TROVERANNO SENZA PIÙ IL LORO CONTRATTO;

- cancella il pubblico servizio azzerando le prestazioni agli automobilisti, in spregio di tutta la legislazione vigente voluta a favore dell'utenza e non dei monopolisti autostradali;

- risponde – sulla falsariga di quel che avviene sulla rete ordinaria – alla necessaria esigenza di razionalizzare la rete invece con il GHOST SIA PER I SERVIZI OIL CHE PER QUELLI DI RISTORO;

- risponde non già alle logiche del miglioramento del pubblico servizio o della tutela del consumatore o delle eque regole per competere sui prezzi, AGLI INTERESSI DEI GRANDI

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

GRUPPI DELLA RISTORAZIONE E DELLA DISTRIBUZIONE E DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE, sui quali è stato tarato l'intero provvedimento.

Contro questo provvedimento – il quale verrà impugnato in tutte le sedi legali e giuridiche possibili [anche con l'intervento diretto dei Gestori, economico e di costituzione in giudizio, per colmare lo spazio che le Organizzazioni non possono svolgere] – è più che mai anche indispensabile una

DIMOSTRAZIONE DI COMPATTEZZA ASSOLUTA DELLA CATEGORIA ED UNA MOBILITAZIONE STRAORDINARIA.

Mai in precedenza come in questo momento È STATO IN GIOCO NON SOLO IL FUTURO, MA IL PRESENTE IMMEDIATO DEI GESTORI, perché adesso si sommano tutti i fattori negativi del passato e del momento, dalla continuità gestionale alla *ghostizzazione* degli impianti fino alla pesante entrata in campo di soggetti che sfuggono ad ogni logica di relazioni con la Categoria.

Senza tanti giri di parole, per questi motivi – e ricordando che la vertenza autostrade è aperta sin dal 2012 –, di fronte a questa nuova pesantissima emergenza

NON SI PUÒ PENSARE DI DELEGARE SOLO AL SINDACATO O AD ALTRI LA TUTELA DI QUESTA CATEGORIA SENZA IMPEGNARSI IN PRIMISSIMA PERSONA

per sostenere tutti gli sforzi possibili – dalla mobilitazione al coinvolgimento fino al del sostegno finanziario – per contrastare la cancellazione con un tratto di penna delle nostre imprese.

MAI COME OGGI – ED È, PURTROPPO, DAVVERO COSÌ ! – LA SOPRAVVIVENZA DIPENDE DA OGNUNO DI NOI E DALLA SOLIDARIETÀ E COMPATTEZZA CHE SAPREMO DIMOSTRARE. NESSUNO, PROPRIO NESSUNO, PUÒ PERMETTERSI DI RIMANERE ALLA FINESTRA: DOBBIAMO RECUPERARE LO SPIRITO DEL 2002 SE VOGLIAMO MANTENERE LA POSSIBILITÀ DI AVERE FUTURO

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

ENI: QUALCHE NUMERO SULLA CONCORRENZA PREZZI. E NON SOLO

— 2 marzo 2015

La disponibilità dei dati quotidiani dei prezzi messi in rete con la collaborazione tra **STAFFETTA QUOTIDIANA ed Osservatorio Prezzi del MINISTERO** dello sviluppo economico consente di poter valutare gli elementi della concorrenza tra i marchi petroliferi e tra questi e le pompe bianche.

Su un campione consecutivo di alcune giornate **FIGISC** ha inteso monitorare nelle diverse regioni italiane **lo stacco dei prezzi tra la rete ENI ed i no-logo**, **ma anche quelli minimi e massimi tra ENI e gli altri marchi petroliferi** [in seguito verranno campionati anche gli altri marchi oltre al *market leader*].

Differenza con le pompe bianche.

La rilevazione evidenzia che il delta medio nazionale tra i prezzi ENI e quelli delle pompe bianche è pari per la benzina in modalità *self* a 5,4 centesimi/litro ed a 11,3 centesimi/litro nella modalità *servito*, mentre per il gasolio i valori sono, rispettivamente, di 5,9 e 11,5 centesimi/litro.

Per la modalità *self* per la benzina in dieci regioni su venti il delta risultava superiore a 5 centesimi/litro e per il gasolio in dodici regioni su venti; per la modalità *servito* sia per la benzina che per il gasolio il delta risultava superiore a 10 centesimi/litro in quindici regioni su venti.
I valori minimi e massimi per la modalità in *self* per benzina sono compresi tra 2,0 e 7,8 centesimi/litro, mentre in modalità *servito* i valori minimi sono di 3,7 centesimi/litro e quelli massimi di 13,9; per il gasolio, i valori minimi e massimi per la modalità *self* sono compresi tra 2,1 e 8,2 centesimi/litro, invece per la modalità *servito* i valori minimi sono di 3,3 centesimi/litro e quelli massimi di 14,5.

Differenze ENI vs/ No-logo – Eurocent/litro

Regione	Benzina		Gasolio	
	Δ su no-logo self	Δ su no-logo servito	Δ su no-logo self	Δ su no-logo servito
Abruzzo	4,1	13,2	4,5	13,9
Basilicata	6,5	11,8	7,3	12,5
Calabria	4,6	10,8	4,0	9,3
Campania	7,8	13,9	8,2	14,5
Emilia R.	5,7	12,1	6,0	12,7
Friuli V. G.	5,1	11,1	7,4	12,0
Lazio	5,1	12,3	5,5	12,6
Liguria	5,6	12,0	6,1	12,8
Lombardia	3,9	10,0	4,7	10,9
Marche	5,1	10,1	5,1	9,9
Molise	5,9	13,2	5,6	13,6
Piemonte	6,6	11,2	6,7	11,0
Puglia	4,7	9,5	3,4	7,9
Sardegna	3,0	9,5	3,7	9,8
Sicilia	2,0	3,7	2,1	3,3
Toscana	4,9	12,4	5,7	13,1
Trentino A. A.	4,1	7,8	4,9	12,4
Bolzano	*3,0*	*6,8*	*3,0*	*7,1*
Trento	*5,1*	*8,8*	*6,1*	*10,3*
Umbria	2,9	10,6	4,1	11,7
Valle d'A.	3,9	7,4	5,9	7,3
Veneto	5,8	12,6	6,7	13,6
ITALIA	5,4	11,3	5,9	11,5

Differenza con altri marchi.

Nella rilevazione sono indicati solo i valori minimi e quelli massimi riscontrati, con l'avvertenza che i valori massimi si riscontrano preferibilmente laddove sono presenti marchi a minore intensità di presenza, ma a più marcata aggressività del prezzo, quali – ove presenti – IES e REPSOL [gli stessi marchi che registrano un *gap* minore con i prezzi dei *no-logo*].

I valori nella modalità *self* denotano uno stacco compreso tra 0,3 e 9,3 centesimi/litro per la benzina e tra 0,2 e 8,0 centesimi/litro per il gasolio; nella modalità *servito* la forchetta va da un minimo di 0,2 ad un massimo di 17,5 centesimi/litro per la benzina e da 0,3 a 16,0 centesimi/litro per il gasolio.

Sempre in riferimento alla modalità *self*, per la benzina i valori massimi superiori a 5 centesimi/litro sono riscontrabili in tre regioni su venti, ma per il gasolio in otto su venti, mentre nella modalità servito valori superiori a 10 centesimi/litro si riscontrano sia per la benzina che per il gasolio in otto regioni

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

su venti.

Differenze ENI minime/massime vs/ altri marchi – €/litro

	Benzina		Gasolio	
Regione	Self	Servito	Self	Servito
Abruzzo	0,8-4,0	2,3-14,1	0,2-3,7	0,3-14,3
Basilicata	2,0-3,6	1,7-7,6	2,5-2,9	1,2-6,4
Calabria	2,1-9,3	6,1-17,5	0,7-8,0	4,8-16,0
Campania	0,4-5,2	1,1-7,4	0,4-5,1	1,3-8,9
Emilia R.	2,3-4,0	3,3-9,9	3,6-4,5	0,8-10,4
Friuli V. G.	0,3-4,5	2,2-10,8	2,4-6,2	2,2-12,3
Lazio	1,6-3,8	0,2-9,2	0,8-4,1	1,8-6,8
Liguria	0,7-2,9	2,3-7,7	0,4-2,6	2,9-11,5
Lombardia	0,9-5,0	2,5-10,8	0,7-6,7	3,3-10,3
Marche	5,0	1,8-7,6	4,9	1,1-7,1
Molise	0,8	0,5-7,2	0,7	0,7-3,4
Piemonte	0,9-4,7	1,9-9,0	0,5-5,6	1,1-9,7
Puglia	0,4-4,4	1,0-14,0	3,4-3,8	1,1-9,4
Sardegna	0,7-4,8	1,2-10,7	1,4-3,7	2,3-8,9
Sicilia	0,8-2,2	0,7-2,9	1,4-2,7	0,8-1,6
Toscana	2,5-6,2	0,8-12,1	0,5-6,0	1,7-14,1
Trentino A. A.	1,5-4,4	1,0-6,8	2,5-4,2	1,8-7,5
Bolzano	1,7-4,5	*1,4-6,8*	*3,6*	*2,4-6,7*
Trento	0,5-4,2	*0,5-6,7*	*1,4-4,8*	*1,3-8,2*
Umbria	2,2-4,8	5,4-16,6	1,1-5,3	7,7-14,3
Valle d'A.	1,7-4,4	1,0-6,9	1,3-4,6	1,2-6,7
Veneto	1,0-4,6	0,9-9,4	0,9-5,5	0,9-10,1

I numeri che sono stati esposti evidenziano in tutta chiarezza che il problema della concorrenza tra operatori del mercato è di assoluta rilevanza e tutt'altro che risolto dalle politiche commerciali e di prezzo dell'Azienda, comunque declinate.

E rendono assai concretamente il senso delle questioni aperte nell'ambito degli accordi conclusi od in via di conclusione con le aziende petrolifere: **le condizioni «*eque per competere*» a quale mercato si riferiscono, se non a quello realmente riscontrabile sulla rete che presenta differenziazioni così marcate non solo rispetto ai *no-logo* [che godono, come ben noto, di prezzi di cessione stracciati], ma bensì anche rispetto ai *competitors* tradizionali ed agli *outsider* che gestiscono politiche di prezzo similari a quelle dei logo?**

Dopo l'accordo aziendale, la struttura ENI del territorio è andata dai Gestori del marchio a raccogliere le adesioni individuali per la scelta del segmento operativo.

Su circa 2.200 adesioni raccolte fino a qualche giorno fa, in primo luogo si evidenzia una consistenza anomala della permanenza di impianti nella modalità *self prepay* rispetto ai termini dell'accordo, che prevedeva come principio generale la disattivazione di tale modalità durante l'orario normale di apertura dell'impianto: circa il 26 % delle gestioni contattate ha confermato la persistenza di quello che si può definire l'ex Iperself H24.

Si tratta di una quota decisamente elevata che trova spiegazione – almeno relativamente – in due fatti: una pesante concorrenza sul territorio – del resto testimoniata anche dai numeri più sopra riportati in merito ai prezzi – rispetto a cui le politiche commerciali aziendali sembrano in tutta evidenza voler glissare il problema, riaffidando la difesa mercato direttamente al Gestore, ed una scarsissima aspettativa di remunerazione dall'equilibrio di costi e margini della modalità in servito, sulla quale insiste peraltro una concorrenza più marcata ed una diminuzione progressiva nel *mix* dei servizi appetibili per il consumatore.

Ma se la diminuzione di questo «*zoccolo duro*» sarà per forza l'oggetto della attenta vigilanza e del monitoraggio per evitare la riproposizione strisciante da parte aziendale di politiche che sono state sostanzialmente nonché formalmente accantonate in sede di accordo, l'interpretazione sulle «*condizioni eque per competere*» rimane l'altro tema di fondo rispetto alla concorrenza reale nelle aree territoriali, questione su cui l'Azienda sembra voler trarre solo conclusioni parziali.

La dismissione della discriminazione tra impianti del marchio ENI [ossia l'abbandono dei *cluster* nella stesso mercato] è solo una delle facce della moneta: nell'interesse del Gestore, ma anche della stessa Azienda [visti i minimi storici cui sono giunte le quote di mercato] la competizione da sostenere – al di là di sottigliezze legalistiche e astuzie lessicali – non può che essere quella con tutta la rete nella sua complessità, altri marchi e *no-logo* compresi.

Così come rimane inalterata la questione del *gap* del prezzo di cessione tra rete ed extrarete, vera chiave di discriminazione tra operatori che vendono sullo stesso mercato.

L'obiezione che viene mossa contro le Organizzazioni di Categoria che puntano l'indice su questa anomalia stridente è, da parte delle Aziende, la scusa che «*se non lo vendiamo noi il prodotto a quelle condizioni di prezzo, tanto lo vendono gli altri*»: una posizione che la dice lunga sul fatto che questo nodo vada affrontato equamente nella sua indubbia complessità in sede normativa più che nelle pieghe degli accordi, anche i più seri, tra le parti, un nodo senza il cui scioglimento nessun accordo da solo è ancora in grado di poter fare giustizia effettiva.

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

PREZZI: RIMANE SEMPRE UN FORTE «GAP» CON LE POMPE BIANCHE

— 2 marzo 2015



Tra i 5 ed i 6 centesimi/litro: è il *gap* che rimane comunque tra i prezzi *self* dei principali marchi petroliferi ed il prezzo *self* delle pompe bianche, un *gap* che sale a 10 centesimi/litro nella modalità servito. È quanto emerge da un confronto dei prezzi per un campione di dieci giorni [dal 17 al 26 febbraio], effettuato da **FIGISC** e desunto dal Dossier prezzi di **STAFFETTA QUOTIDIANA**.

È un dato che riguarda, con diversa consistenza, tutte le *major* del mercato nazionale e solo marchi a non alta intensità di presenza – quali IES e REPSOL – mantengono dei valori più contenuti della generalità, tra 2 e 5 centesimi/litro.

I valori più alti si rilevano per il *self service* in ambedue i prodotti per Q8, TOTAL ERG e API IP [tra 6 ed 8 centesimi/litro], per la modalità *servito* per Q8, API IP ed ENI [tra 11 e 15 centesimi/litro]; quelli più bassi – fatta eccezione, come detto più sopra per IES e REPSOL – per ESSO e TAMOIL, nell'ordine di 3/5 centesimi litro per il *self service* e di 5/7 per la modalità *servito*.

Delta prezzi marchi petroliferi su pompe bianche – Euro/litro

	Benzina		Gasolio	
Marchio	**Self**	**Servito**	**Self**	**Servito**
Agip Eni	0,051	**0,109**	0,054	**0,111**
Api IP	**0,061**	**0,125**	**0,060**	**0,126**
Esso	0,028	0,066	0,032	0,070
Q8	**0,075**	**0,146**	**0,076**	**0,150**
Shell	0,051	0,087	0,051	0,093
Tamoil	0,039	0,054	0,049	0,064
Total Erg	**0,070**	0,097	**0,067**	0,094
IES	0,037	0,021	0,046	0,028
Repsol	0,018	0,037	0,015	0,037

Ed è da notarsi che **i marchi che presentano in *servito* le maggiori differenze sulle pompe bianche** – come detto sopra Q8, API IP ed ENI – **sono gli stessi che marcano l'escursione più forte tra prezzi in modalità *self* e prezzi in modalità *servito*, ossia tra 8 e 10 centesimi/litro**.

Tra 4 e 6 centesimi al litro si collocano TAMOIL, TOTAL ERG, SHELL ed ESSO, mentre **la differenza di prezzo delle pompe bianche tra modalità *self* e modalità *servito* non supera i 2,5 centesimi/litro**.

Le differenze tra i prezzi nelle due modalità con i valori più alti sono pari a tre/quattro volte quella riscontrabile nelle pompe bianche: **un fattore che dipende evidentemente sia dalla diffusione del *ghost* di marchio** [Q8 easy, TE Total Erg, ad esempio], **sia dalla premeditata scelta di mantenere fuori mercato il gestore che vende in *servito*, costringendolo a cercare in questo segmento residuale una remunerazione che non c'è più sul *self*, se non altro per i contributi di margine sacrificati forzosamente dal gestore sull'altare degli sconti di prezzo**.

Differenze di prezzo tra self e servito – Euro/litro

Marchio	Benzina	Gasolio
Eni	**0,082**	**0,082**
Api-IP	**0,088**	**0,092**
Esso	0,062	0,064
Q8	**0,095**	**0,099**
Shell	0,061	0,064
Tamoil	0,039	0,041
Total Erg	0,051	0,051
No-logo	0,025	0,025

Intanto le **differenze monitorate da QUOTIDIANO ENERGIA tra i prezzi in modalità *self* della rete cosiddetta «colorata» ed i prezzi extrarete** sono state a febbraio più contenute – tra 15 e 17 centesimi/litro per la benzina e tra 17 e 19 per il gasolio – rispetto a quanto riscontrato, ad esempio, a dicembre 2014, in cui lo scostamento andava anche da 21 a 23 centesimi/litro.

La media del periodo gennaio 2014 – febbraio 2015 è stata di 16,3 cent per la benzina e di 17,1 cent per il gasolio.

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

Grafico del delta prezzi *self* prezzi extrarete – Benzina

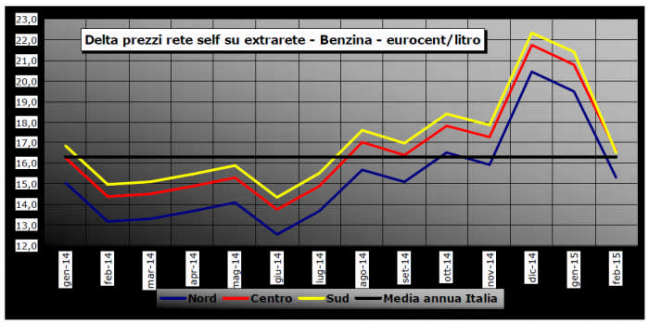
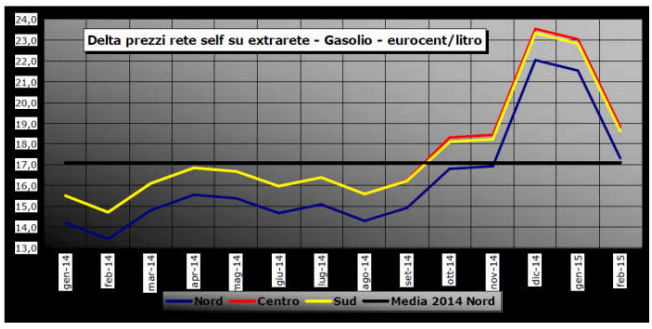


Grafico del delta prezzi *self* prezzi extrarete – Gasolio



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

AUTOSTRADE: NEL DISASTRO GENERALE C'É CHI FA UTILI

— 2 marzo 2015



Da **STAFFETTA QUOTIDIANA** rileviamo quanto comunica **ASPI – Autostrade per l'Italia S.p.A.** in merito all'andamento economico dell'esercizio 2014:

<<Ricavi e utili in crescita per **Autostrade per l'Italia**.

La concessionaria autostradale controllata da Atlantia ha chiuso il 2014 ricavi in crescita del 4,1% a 4,288 miliardi, con un margine operativo lordo in progresso del 6,6% a 2,683 miliardi. L'utile dell'esercizio di competenza del gruppo si attesta a 662 milioni in aumento di 5 milioni +0,8%, rispetto al 2013 (+2,4% a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento). E' quanto emerge dal bilancio approvato giovedì dal Cda di Autostrade per l'Italia.

Per l'anno in corso, la società rileva che malgrado la perdurante debolezza dell'economia italiana, l'andamento del traffico sulla rete italiana mostra segnali positivi di stabilizzazione. Il traffico del gruppo autostradale nel 2014 è cresciuto dell'1% sulla rete italiana, mentre il traffico delle concessionarie estere del gruppo ha evidenziato un progresso del 3,9%.

L'utile attribuibile alla capogruppo di 662 milioni di euro è cresciuto dello 0,8% su base annua, con un incremento che sarebbe stato del 2,4% a cambi e perimetro costanti. La spesa per investimenti del 2014 è stata di 933 milioni di euro, mentre il debito a fine dicembre è sceso su base annua di 132 milioni attestandosi a 10,393 miliardi di euro.

Nel corso del 2014, riferisce la società, il tasso di incidentalità globale (calcolato come numero di incidenti ogni 100 milioni di chilometri percorsi) registrato sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie italiane è stato pari a 31,6 (in diminuzione del 7,1% rispetto al 2013) mentre il tasso di mortalità è risultato pari a 0,30, in calo del 14,3% rispetto al valore del 2013 (0,35).>>

E che si facciano utili in questo settore – in cui un bene pubblico strategico è stato interamente delegato ad interessi privati dalle privatizzazioni – non è cosa che debba stupire: dal 2001 al 2013 [mancano ancora dati ufficiali relativi al 2014] i proventi da pedaggi, secondo le informazioni di **AISCAT**, sono passati da 4,1 a 6,7 miliardi di euro, con un incremento del 61,11 %, pari quasi a due volte e mezza l'inflazione accumulata nello stesso periodo, che vale 24,6 punti percentuali.

Pedaggi 2001-2013 [milioni euro]

Anno	Pedaggi
2001	4.135
2002	4.375
2003	4.695
2004	4.928
2005	5.068
2006	5.394
2007	5.630
2008	5.766
2009	5.811
2010	6.258
2011	6.747
2012	6.533
2013	6.662

A fronte di questa situazione «*garantita*» per i Concessionari una realtà totalmente diversa: mentre i servizi di ristorazione perdono in pochi anni circa un quarto del volume d'affari, è noto ad oltranza che le vendite *oil* sono calate dal 2002 al 2014 da 4,388 miliardi di litri a 1,811, con una «*scivolata*» del 58,7 %.

Elementi fortemente contradditori che dovrebbero suggerire ben altre attenzioni rispetto alle scelte che invece sono prevalse anche nel recente Atto di indirizzo emanato dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dal Ministero dello Sviluppo Economico.

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

I PREZZI AL CONFINE: FRIULI VENEZIA GIULIA ACCERCHIATO

— 2 marzo 2015



Bruno BEARZI

Rispetto ai livelli di prezzo normalmente reperibili nella rete distributiva della Carinzia austriaca o della Slovenia, il prezzo del carburante in Friuli Venezia Giulia non può reggere un valido confronto, ma esso perde terreno anche nei confronti del vicino Veneto. Questo il quadro illustrato dalla **FIGISC** della provincia di Udine nel corso di un convegno svoltosi qualche giorno fa presso la locale Camera di Commercio.

Secondo i dati forniti dalla **FIGISC**, per la benzina si passa da 1,471 euro al litro in Friuli a 1,462 in Veneto, da 1,240 euro/litro in Slovenia a 1,109 in Austria, mentre per il diesel si varia da 1,391 euro/litro in Friuli Venezia Giulia a 1,374 in Veneto, da 1,157 in Slovenia a 1,078 in Austria.

Quanto agli scostamenti di prezzo tra Friuli Venezia Giulia e Veneto, **Bruno BEARZI**, Presidente provinciale della **FIGISC** di Udine e vicepresidente nazionale, ha indicato le seguenti cause: «*il differenziale è dato da due fattori: un maggior costo di cessione dei prodotti sull'area più orientale da un lato, dall'altro una minore diffusione di operatori indipendenti. Questi ultimi hanno prezzi di cessione dei prodotti molto più bassi di quelli che le compagnie che li riforniscono riservano invece ai propri gestori*».

Rispetto al Paesi confinanti, il prezzo della rete distributiva regionale è più alto a causa delle tasse sui carburanti [accise più Iva]: in media 0,994 euro al litro per la benzina in Friuli Venezia Giulia [contro 0,835 euro della Slovenia e 0,678 dell'Austria] e 0,868 euro al litro per il gasolio [contro 0,717 della Slovenia e 0,590 dell'Austria].

La crisi e gli alti costi del carburante, precisa una nota stampa **FIGISC**, hanno fatto scendere in questi anni i litri erogati in Friuli Venezia Giulia, ma tutto ciò non incide sul numero di chi varca il confine per rifornirsi. Dal 2013 al 2014 in regione diminuisce dello 0,44% il consumo di carburante, passato da 566,153 milioni a 563,676 milioni di litri [-3,67% per la benzina, +2,44 per il gasolio], in controtendenza solo nella provincia di Udine [da 298 milioni a 304 milioni di litri, +2,01%].
tuttavia, i numeri del «*pendolarismo del pieno*», nel 2014 sono praticamente gli stessi di quelli del 2013: tra 85 e 100 milioni di litri l'anno, pari a un 13-15% dei consumi totali.
Assai preoccupante è la tendenza sul lungo periodo, con un calo del 25% nella vendita di carburanti registrata negli ultimi cinque anni nell'intera regione [ma con una flessione che dal 2007 è pari addirittura al 34 %, ossia il doppio di quella registrata a livello nazionale], con una dinamica che mette duramente in forse il futuro dei circa duemila occupati del comparto.

Sempre con riferimento al settore della distribuzione carburanti, si registra in regione un positivo segnale – che potrà rappresentare una piccola boccata d'ossigeno per i gestori delle stazioni di rifornimento – che arriva da un accordo siglato tra **FIGISC**, **ASSOPETROLI** e **CAFC-ATO Centrale** [Consorzio Acquedotto]. In pratica ogni gestore potrà risparmiare fino a 500 euro all'anno per le spese relative alla tariffazione delle acque di dilavamento piazzale a carico dei distributori, a seguito – finalmente – della constatazione che gli scarichi autorizzati in fognatura sono conformi ai dettami di legge e non presentano, dalle analisi chimiche riscontrate, particolari agenti inquinanti.

L'intesa – tra l'altro retroattiva [la riduzione in bolletta vale infatti dal 1° gennaio 2014], «*consente di rimediare a un'ingiustizia posto che le nostre imprese* – dichiarano **Bruno BEARZI** della **FIGISC** e **Piergiorgio GROSS**, referente regionale di **ASSOPETROLI** – *già si fanno carico di depurare le acque dei propri piazzali e di scaricare in fognatura un materiale non inquinante*».