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

FIGISC ANISA NEWS N. 11/2015 21.03.2015

TAMOIL: PARTE LA MOBILITAZIONE DI COLORE

Il Comitato, preso atto che da tre anni la compagnia si sottrae deliberatamente al confronto sindacale, così come previsto e configurato imperativamente dalla vigente normativa speciale di settore, delineata dal D. Lgs 32/98, e dalle leggi 57/2001 e 27/2012, ha valutato su come procedere nei confronti dell'Azienda per la tutela dei gestori per impedire una «deriva illegale» della distribuzione carburanti.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: NUOVA TORNATA DI SCIOPERO

Comunicato congiunto FAIB, FEGICA ed ANISA del 21 marzo 2015 IL «SISTEMA» MINISTERIALE DI PROTEZIONE DEGLI INTERESSI DEI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI…

TOTAL ERG: DIFFIDA E RICHIESTA MEDIAZIONE MINISTERO

RACCOMANDATA A.R. (anticipata via mail) Roma, 12 marzo 2015 Egr. Ing. MAURIZIO LIBUTTI Direttore Rete TOTALERG SPA Viale dell'Industria, 92…

FIGISC ANISA NEWS N. 11/2015

SOMMARIO

TAMOIL: PARTE LA MOBILITAZIONE DI COLORE
21 marzo 2015

AUTOSTRADE: NUOVA TORNATA DI SCIOPERO
21 marzo 2015

TOTAL ERG: DIFFIDA E RICHIESTA MEDIAZIONE MINISTERO
21 marzo 2015

AUTOSTRADA: AUTOGRILL CONTRO LE ROYALTIES
21 marzo 2015

ANTITRUST: GLI ORARI DEI DISTRIBUTORI NON ESISTONO !
21 marzo 2015

PREZZI: IL «SOTTOBOSCO» DEI BROKER E ALTRI DISCORSI IN LIBERTÀ
21 marzo 2015

TOTALERG, IN TRE ANNI 680 PUNTI VENDITA IN MENO (-20%)
21 marzo 2015

CONSUMI FEBBRAIO:

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

TAMOIL: PARTE LA MOBILITAZIONE DI COLORE

— 21 marzo 2015

Roma, 18 marzo 2015

**ORDINE DEL GIORNO DEL
COMITATO DI COLORE UNITARIO
TAMOIL**

**FAIB, FEGICA E FIGISC/ANISA DELIBERANO AZIONI DI MOBILITAZIONE E PROTESTA SULLA RETE. AVVIATE LE PROCEDURE PER L'APERTURA DELLA VERTENZA
COLLETTIVA (D. LGS 32/98) E LA CONTESTAZIONE PER CONDOTTA ANTI SINDACALE.
INDETTA L' ASSEMBLEA APERTA DEI GESTORI SOTTO LA SEDE TAMOIL DI MILANO**

Si è riunito a Roma, presso la sede di Confesercenti, in via Nazionale 60, il comitato di colore unitario dei gestori **TAMOIL** di **FAIB**, **FEGICA** e **FIGISC/ANISA** per discutere delle iniziative da intraprendere contro la compagnia petrolifera.

Il Comitato, preso atto che da tre anni la compagnia si sottrae deliberatamente al confronto sindacale, così come previsto e configurato imperativamente dalla vigente normativa speciale di settore, delineata dal D. Lgs 32/98, e dalle leggi 57/2001 e 27/2012, ha valutato su come procedere nei confronti dell'Azienda per la tutela dei gestori per impedire una «*deriva illegale*» della distribuzione carburanti.

Il comitato di colore unitario ha preso atto con rammarico che l'azienda ha lasciato cadere nel silenzio persino la diffida stragiudiziale del 29 luglio 2014

Il Comitato, unitariamente, ha giudicato grave il comportamento di TAMOIL e il suo operato fuori dal quadro normativo, ha censurato la pratica illegale del *one to one* e ha deciso una serie di azioni da mettere in campo a tutela dei 1.000 gestori a marchio e dei loro 2.000 dipendenti tra rete autostradale e rete ordinaria.

Come primo atto **le Associazioni dei gestori chiedono al Ministero dello Sviluppo Economico l'apertura della vertenza collettiva ai sensi dell'art 6 del Decreto Legislativo 32/98 per il ristabilimento delle regole di settore e del richiamo ufficiale del Governo italiano ad operare dentro il quadro normativo stabilito dalle leggi dello stato**.

Il Comitato ha deciso di **dare mandato ai legali delle Federazioni di procedere con la contestazione in sede legale della condotta antisindacale e affiancare i singoli gestori nelle cause alla compagnia per i danni subiti in relazione alla erosione del margine stabilito negli accordi economici, alla pratica di condizioni non eque e discriminatorie e all'abuso di posizione dominante**.

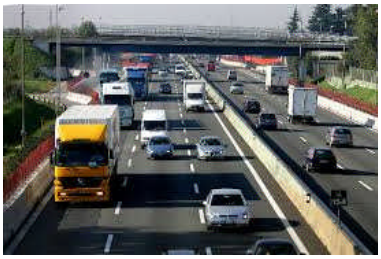
La posizione di TAMOIL risulterebbe ancor più grave in relazione alla promozione *Nectar* verso la quale sarebbero state riscontrate gravi irregolarità funzionali, attualmente allo studio. Irregolarità tali da esporre i gestori TAMOIL a rischiose responsabilità verso la propria clientela fidelizzata col massimo impegno da parte dei gestori stessi. Se le denunce formulate dai gestori trovassero riscontro saremmo in presenza di comportamenti gravemente lesivi che sarebbero segnalati con effetto immediato agli organi competenti.

Infine è stata indetta l'**Assemblea aperta dei gestori sotto la sede TAMOIL di Milano per il 15 Aprile**.

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

AUTOSTRADE: NUOVA TORNATA DI SCIOPERO

— 21 marzo 2015



Comunicato congiunto FAIB, FEGICA ed ANISA del 21 marzo 2015

IL «*SISTEMA*» MINISTERIALE DI PROTEZIONE DEGLI INTERESSI DEI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI NON MOLLA LA PRESA. 31 MARZO E 1° APRILE PROSSIMI, 2° TORNATA DI SCIOPERO DEI GESTORI DELLA AREE DI SERVIZIO PER AZZERARE LE *ROYALTY* DEI CONCESSIONARI, ABBASSARE I PREZZI DEI CARBURANTI E VALORIZZARE IL SERVIZIO PUBBLICO.

DALLE ORE 00.00 DI MARTEDÌ 31 MARZO E FINO ALLA STESSA ORA DI MERCOLEDÌ 1° APRILE, I GESTORI DELLE AREE DI SERVIZIO ATTUERANNO UNA SECONDA TORNATA DI SCIOPERO SU TUTTA LA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE.

Si tratta della fatale conseguenza – si legge in una nota congiunta delle Organizzazioni di categoria, **FAIB CONFESERCENTI**, **FEGICA CISL** ed **ANISA CONFCOMMERCIO** – dell'atteggiamento di totale arroccamento delle strutture politico-burocratiche dei Ministeri competenti – Trasporti ed Infrastrutture e Sviluppo Economico – a strenua difesa e protezione del «*sistema*», tanto opaco quanto monolitico, posto a garanzia degli interessi e delle rendite di posizione di cui godono i concessionari autostradali.

Un «*sistema*» che garantisce aumenti sistematici dei pedaggi e delle tariffe, proroghe ultra decennali di già lunghissime concessioni, rimesse milionarie statali praticamente a fondo perduto, oltre la possibilità – in assenza di regole certe, eque e di qualunque reale controllo – di imporre un regime di *royalty* ad esclusivo ed ulteriore vantaggio dei Concessionari che si traduce in prezzi dei carburanti più alti d'Europa e *standard* di servizio sempre più rarefatti e inadeguati ad un bene pubblico offerto in concessione.

È giunto ormai il momento che lo Stato metta anche i potenti Concessionari di fronte alla necessità di rinunciare almeno ad una parte del «*bottino*» che gli è stato assicurato in tutti questi lunghi anni, facendo loro comprendere che nella tariffa – tradotta nel pedaggio cui soggiacciono gli utenti e che viene rivalutata automaticamente ad ogni 1° gennaio – è già compreso il pagamento del «*servizio pubblico*» che sono chiamati a dover garantire: pretendere di imporre anche ulteriori *royalty* su carburanti, caffè e panini significa esigere di incassare due volte per la medesima prestazione!

Neanche la grandissima adesione alle prime due giornate di chiusura effettuate il 4 e 5 marzo scorso ha convinto i Ministri Lupi e Guidi a rimettere in discussione le vere e proprie «*incrostazioni*» che soffocano l'intero settore mettendo colpevolmente a rischio 460 imprese e 6000 dipendenti e continuando a penalizzare gli utenti ed i consumatori sia in termini di prezzi che di servizio.

Per queste ragioni – conclude la nota sindacale – alla categoria non rimane che

RADDOPPIARE IL PROPRIO SFORZO

accompagnando la nuova azione di sciopero con quella legale, finanziata attraverso la costituzione di un apposito fondo di garanzia e tesa ad impugnare prima gli atti amministrativi che il Governo ha recentemente assunto a protezione degli interessi dei Concessionari e poi tutti gli ulteriori atti che dai primi dovessero successivamente discendere.



Comunicazione alla Commissione di Garanzia

RACCOMANDATA A.R.
(anticipata via fax)
Roma 21 marzo 2015

Alla **COMMISSIONE DI GARANZIA SULL'ESERCIZIO DEL DIRITTO DI SCIOPERO**

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

NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI
Alla c.a. Presidente Prof. **ROBERTO ALESSE**
Alla c.a. Commissario Prof. **IOLANDA PICCININI**
Piazza del Gesù 46
00186 R O M A

Oggetto: **CHIUSURA IMPIANTI DISTRIBUZIONE CARBURANTI AUTOSTRADALI**

Egregio Presidente, Gent.mo Commissario,
le nostre Federazioni – che tutelano e rappresentano i gestori degli impianti autostradali di distribuzione carburante per uso di autotrazione – hanno indetto, per le giornate del 31 MARZO e del 1 APRILE 2015 prossimi venturi, una sospensione delle attività di rifornimento con conseguente chiusura degli impianti, con le seguenti modalità:

dalle ore 00:00 del giorno 31 Marzo,
alle ore 24:00 del giorno 1 Aprile 2015.

Tale azione di protesta fa seguito – nel pieno rispetto del codice di autoregolamentazione – alla precedente già effettuata nei giorni 4 e 5 marzo ed é motivata dalle medesime ragioni già evidenziate a codesta Autorità con l'atto di proclamazione formulato in data 18 febbraio u.s.

A questo proposito le scriventi Federazioni debbono purtroppo lamentare l'assoluta inerzia dei Ministeri competenti in ordine alla vertenza avviata, lasciando ad oggi inevasa le ripetute sollecitazioni tese a costituire un tavolo di confronto.

Anche per queste ragioni, le medesime scriventi, pur nella consapevolezza della peculiarità del periodo in cui ricade istituzionalmente la Commissione, sono a richiedere cortesemente che siano attivate le iniziative finalizzate al raffreddamento della vertenza suddetta.

Con osservanza.

FAIB Autostrade
FEGICA
ANISA

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

TOTAL ERG: DIFFIDA E RICHIESTA MEDIAZIONE MINISTERO

— 21 marzo 2015

RACCOMANDATA A.R.
(anticipata via mail)
Roma, 12 marzo 2015

Egr. Ing. **MAURIZIO LIBUTTI**
Direttore Rete **TOTALERG SPA**
Viale dell'Industria, 92
R O M A

e, p.c.
Dott. **FEDERICO DURISOTTO**
Ing. **ANTONIO FEDELE**

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
Dir. Gen. le Fonti Energia
Via Molise, 2
R O M A
c.a.: Ing. **Gilberto Dialuce**

Oggetto: **Vs. comunicazione del 9 marzo. Diffida a cessare comportamenti illegittimi.**
Richiesta attivazione tavolo ministeriale di composizione delle vertenze collettive

Egregio ingegnere,
facciamo seguito alla nostra precorsa corrispondenza ed alla comunicazione meglio evidenziata in oggetto per precisarvi il nostro totale disaccordo sugli argomenti che sono stati utilizzati.

Nello specifico, ci corre l'obbligo di precisarvi che i rapporti fra titolari degli impianti e Gestori, sono regolati da un quadro normativo sufficientemente chiaro, delineato Dal D. Lgs. 32/98, dalle Leggi 496/99, 57/01 e, da ultimo dalla Legge 27/12.
Tale quadro normativo sancisce (cfr. L. 57/01 art. 19 c. 3), fra le altre cose che «*In conformità alle prescrizioni dettate dal regolamento (CE) n. 2790/1999 della Commissione, del 22 dicembre 1999, i rapporti economici fra i soggetti titolari di autorizzazione, concessione, o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori di impianti di distribuzione dei carburanti sono regolati secondo modalità e termini definiti nell'ambito di specifici accordi aziendali, stipulati tra ciascun soggetto titolare di autorizzazione, concessione, o fornitore e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale dei gestori, aventi ad oggetto l'individuazione dei criteri di formazione dei prezzi di vendita consentiti nel medesimo regolamento nell'ambito di predefinite tipologie di contratti. Negli stessi accordi aziendali sono regolati rapporti contrattuali ed economici inerenti le attività aggiuntive a quella di distribuzione dei carburanti. Gli accordi definiscono altresì le modalità per esperire il tentativo obbligatorio di conciliazione delle controversie individuali*».
Da tale norma si evince, chiaramente, che accordi diversi da quelli sottoscritti collettivamente sono privi di efficacia in quanto raggiunti in un quadro non previsto dalle disposizioni di Legge.

Ciononostante, ed è questo il rilievo che abbiamo fatto, la Sua Azienda ha continuato ad ignorare la norma ed a «*proporre*» ai singoli Gestori – in un quadro di rapporti *one to one* – di rinunciare ad una parte significativa del proprio margine – fra i più bassi pagati dall'industria – per consentire alla TotalErg di praticare, al pubblico, «*prezzi competitivi*».

Ora, è di tutta evidenza, che la leva del prezzo e della sua formazione, è saldamente nelle mani dell'Azienda medesima che indica un prezzo – a volte più alto di quello praticato sul mercato – creando le condizioni per ottenere dal Gestore un contributo per rendere tale prezzo compatibile con la *trade area* in cui opera.
Tutto ciò al di fuori del contesto normativo ricordato ed esercitando una «*vis psicologica*» nei confronti del Gestore che, posto fuori dagli Accordi e dalle norme messe a punto dal Legislatore a garanzia della parte contrattualmente più debole è, di fatto, costretto ad accettare. Per provare a sopravvivere.

In questo quadro si inseriscono le cosiddette «*sperimentazioni*» in atto che si articolano in «*isola self*», progetto «*pump*», «*spider*», che ricorrono ad una centralizzazione presso la Direzione Rete del prezzo da praticarsi al pubblico – con contributo da parte del Gestore fino ed oltre 2 €cent/lt -, senza che lo stesso Gestore possa interloquire.

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

Se non bastasse la Legge, tutto ciò avviene anche in spregio degli Accordi sottoscritti – tanto con TOTAL che con ERG – ed ancora pienamente vigenti in tema di margini pro-litro e di condizioni contrattuali generali. Ciò genera quelle quote di margine da sbloccare che voi fate finta di ignorare!.
Come se ciò non bastasse la TOTALERG continua a comportarsi come se fosse, al di fuori ed al di sopra di ogni norma di Legge, il *dominus* unico e il solo soggetto deputato ad intervenire in un mercato che, lo ricordiamo, è bloccato dall'obbligo di acquisto in esclusiva al quale è sottoposto il Gestore: ove sommassimo tale obbligo alla pretesa di fissare – ricorrendo surrettiziamente alla leva del prezzo al pubblico – anche il prezzo di rivendita finale ci troveremmo di fronte alla fattispecie configurata dalla Legge 27/2012, in ordine all'abuso di dipendenza economica.

Giova ricordare, a questo proposito che l'articolo 17 della richiamata L. 27/12 chiarisce che «*I comportamenti posti in essere dai titolari degli impianti ovvero dai fornitori allo scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, le facoltà attribuite dal presente articolo al gestore integrano abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192*».

In questo quadro, infine, non può essere sottaciuta la vostra pretesa di insistere, pervicacemente, sulle differenziazioni di prezzo al pubblico riservato ai singoli Gestori – anche operanti nello stessa *trade-area* ed ancor peggio, nei confronti degli impianti condotti direttamente attraverso «*Gestioni Europa Spa*» controllata al 100% da TOTALERG (titolare di circa 254 impianti), ovvero impianti TE 24 (circa 158 impianti): un vero e proprio «*abuso*» della norma che finisce per relegare il Gestore a mera comparsa nell'attività di distribuzione, in attesa di essere sostituito da una gestione diretta.
Ed ancor peggio appare il quadro se si pensa che lo strumento del prezzo, brandito come «*arma*», possa essere utilizzato a segnare le sorti delle gestioni (prezzo basso o alto in funzione del mantenimento della gestione piuttosto che come strumento per liberarsi del Gestore).

La Magistratura ordinaria ha già affrontato tale problematica concludendo che se il Gestore è costretto ad acquistare, in esclusiva, al prezzo fissato dall'Azienda con ciò determinando, di fatto anche il prezzo di rivendita (stante l'esiguità del margine) e non può, paritariamente, contrattare tale condizione, che rimane esclusivamente in capo alla medesima compagnia, si configura in pieno quell'abuso di dipendenza economica (È vietato l'abuso da parte di una o più imprese dello stato di dipendenza economica nel quale si trova, nei suoi o nei loro riguardi, una impresa cliente o fornitrice. Si considera dipendenza economica la situazione in cui un'impresa sia in grado di determinare, nei rapporti commerciali con un'altra impresa, un eccessivo squilibrio di diritti e di obblighi. La dipendenza economica è valutata tenendo conto anche della reale possibilità per la parte che abbia subito l'abuso di reperire sul mercato alternative soddisfacenti. 2. L'abuso può anche consistere nel rifiuto di vendere o nel rifiuto di comprare, nella imposizione di condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose o discriminatorie, nella interruzione arbitraria delle relazioni commerciali in atto. 3. Il patto attraverso il quale si realizzi l'abuso di dipendenza economica è nullo).

Alla luce delle considerazioni svolte, le scriventi Federazioni **invitano**, ancora una volta, **la TOTALERG SPA a cessare i comportamenti discriminatori e quelli che configurano abuso di dipendenza economica (e del diritto) nei confronti dei Gestori** – della rete stradale e di quella autostradale – che non possono esercitare, nelle condizioni loro riservate dall'Azienda, la loro impresa in quanto è loro impedito di determinare gli elementi necessari a svolgere l'attività nella maniera codificata dalla Legge.

Da ultimo, le scriventi Federazioni, riservandosi ogni azione di tutela del singolo e dell'intero universo dei Gestori degli impianti a marchio TOTALERG nelle sedi giurisdizionalmente competenti, tornano a chiedere la cessazione delle discriminazioni sul prezzo da praticarsi al pubblico e sul conseguente prezzo di cessione al Gestore; l'azzeramento degli accordi individuali stipulati – inaudita altera parte – che tagliano il margine del Gestore; il blocco delle iniziative non concordate, anche di quelle strumentalmente denominate «*sperimentazione*», all'interno del quadro normativo cogente più volte richiamato; lo sblocco delle quote di margine illegittimamente trattenute (traguardi ex accordo TOTAL ed ex Accordo ERG attualmente vigenti); la cessazione della concorrenza, sul singolo impianto per modalità di vendita (isola self vs/ servito o post pagamento); il ripristino della garanzia di condizioni di prezzo eque e non discriminatorie al singolo Gestore per rendere possibile la sua competitività: tanto verso gli impianti di marchio (anche di quelli direttamente gestiti) quanto verso quelli riforniti dalla medesima Azienda; l'immediata conclusione di una negoziazione che non può continuare ad essere improntata all'improvvisazione del momento o riferita ad altre situazioni estemporaneamente assunte.

Le scriventi chiedono, in conclusione, al Ministero dello Sviluppo Economico di attivare il suo ruolo di mediazione nelle «vertenze collettive», previsto dal D. Lgs. 32/98.

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

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

AUTOSTRADA: AUTOGRILL CONTRO LE ROYALTIES

— 21 marzo 2015



Per **AUTOGRILL** – si leggeva alcuni giorni fa sui giornali – «*fino a pochi anni fa l'Italia rappresentava il 40% della profittabilità, ora non si può più nemmeno parlare di profittabilità. Si pone il problema di che cosa fare. Di certo noi resisteremo fino a un certo punto, ma non per sempre; un giorno magari potremmo decidere di sganciarci dall'Italia*». L'Amministratore Delegato, Gianmario **TONDATO DA RUOS** ha commentato così i risultati 2014, che vedono i ricavi complessivi a 3,93 miliardi (-0,9% sul 2013), ma sui quali pesano le vendite in Italia (-5,4% nel 2014, a 1,092 miliardi); l'utile netto da attività operative continuative è in crescita a 37 milioni contro 8,3 milioni del 2013.

«*La nostra strategia in Italia, oggi, è di resistere*», ha detto Tondato, senza escludere un futuro disimpegno. Al di là di crisi dei consumi e della stagnazione del traffico, un problema strutturale è rappresentato dalla rigidità degli affitti e dalle *royalties elevate*, «*le più care del mondo, in media al 18% dei ricavi, quando all'estero sono a una sola cifra* [N.d.R.: ma qualche anno fa lo stesso Tondato parlava del 20 %]». «*C'è una carenza nell'Atto di indirizzo dei ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo* – ha aggiunto AUTOGRILL – *che non affronta il tema del costo delle* royalties, *diventato sproporzionato*».

Per il 2015 il fatturato di Autogrill supererà i 4 miliardi grazie anche al rafforzamento del dollaro da cui arrivano oltre la metà dei ricavi. Nel 2014 il cambio medio tra euro e dollaro è stato di 1,33 mentre considerando i livelli attuali «*il fatturato aumenterebbe di circa 3-400 milioni rispetto ai 3,9 miliardi del 2014*».

Fin qui la notizia del «*primo operatore al mondo nei servizi di ristorazione per chi viaggia*», come dice lo *slogan* dell'Azienda.

Fatto sta che mentre le *royalties* continuano a parassitare sulle attività in autostrada, il volume d'affari della ristorazione nelle autostrade italiane che valeva 900 milioni di euro nel 2007 oggi ne vale forse solo 700 [**-22,3 %**], mentre la densità/chilometri di viabilità delle aree di servizio dedicate a questi servizi è in Italia il doppio rispetto ad altre realtà europee, e le vendite *oil* sono crollate sempre dal 2007 nell'ordine del **51,9 %**, da 3,750 a 1,800 miliardi di litri, con il **cinquanta per cento delle stazioni di servizio al di sotto della sostenibilità minima tra ricavi e costi del servizio**.

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

ANTITRUST: GLI ORARI DEI DISTRIBUTORI NON ESISTONO !

— 21 marzo 2015



Antefatti: le norme emanate dalla Regione Veneto in materia di obbligo della turnazione festiva per i soli punti vendita carburanti con l'assistenza del personale discriminano questi ultimi rispetto agli impianti ghost funzionanti 24 ore su 24. Una situazione che viene segnalata all'**ANTITRUST**.
Ma di questi tempi andare dall'Antitrust è come decidere di affidare alla volpe la custodia del proprio pollaio.
E infatti l'Authority approfitta del caso per ribadire semplicemente che **GLI ORARI NON ESISTONO!** come evidenziato nel seguente pronunciamento conseguente all'esposto:

<<AS1178 -

ORARI DI APERTURA E CHIUSURA DI IMPIANTI STRADALI DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI
Roma, 11 marzo 2015

Presidente della Conferenza Stato Regioni
Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano
Presidente ANCI

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella sua adunanza del 25 febbraio 2015 ha ritenuto opportuno svolgere le seguenti osservazioni, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, in relazione alla disciplina regionale e degli enti locali in materia di orari di apertura e chiusura degli impianti stradali di distribuzione di carburanti.

L'intervento trae origine da una segnalazione del Gruppo Impianti Stradali Carburanti Treviso che lamenta i vincoli in materia di orari e turni di apertura degli impianti, contenuti nella delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 977 del 2005, in particolare, con riferimento all'interpretazione che viene data dalla Giunta stessa con riguardo alle modalità di calcolo degli impianti tenuti al turno festivo ai sensi dell'art. 3 della suddetta delibera.

L'Autorità, tuttavia, prendendo spunto dalla segnalazione ricevuta intende formulare, anche alla luce dei mutamenti normativi intervenuti di recente, alcuni auspici di portata generale miranti ad una revisione della disciplina in materia di orari di apertura degli impianti stradali di distribuzione carburanti, così come prevista dalle discipline locali sulla materia ad oggi vigenti in Italia.

Numerose normative regionali e comunali hanno infatti adottato un modello di regolamentazione volto a limitare, in varia misura, la libera iniziativa degli operatori nella fissazione degli orari di apertura e/o di chiusura degli impianti di distribuzione carburanti, attraverso la previsione di orari massimi e orari minimi, sia diurni che notturni e festivi, oltre che di obblighi di turnazione.

A fronte di tale modello, la cui adozione è in molti casi risalente nel tempo, va tuttavia ricordato innanzitutto che il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modifiche in legge 24 marzo 2012, n. 27, ha inteso rimuovere le norme che «*impediscono, limitano o condizionano l'offerta di prodotti e servizi al consumatore, nel tempo nello spazio o nelle modalità, ovvero alterano le condizioni di piena concorrenza fra gli operatori economici*» (art. 1, comma 1, lettera b) fissando un termine entro il quale i Comuni, le Province, le Città metropolitane e le Regioni adeguano le relative normative (art. 1, comma 4).



TALE NORMATIVA È PALESEMENTE INCOMPATIBILE CON QUALUNQUE PREVISIONE VOLTA A REGOLAMENTARE GLI ORARI DI APERTURA DI UN ESERCIZIO COMMERCIALE QUALE DEVE ESSERE CONSIDERATO UN IMPIANTO DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI.

Quali ulteriori elementi di contesto, l'Autorità intende poi

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

richiamare l'art. 28, co. 5 del D.L. n. 98/2011, convertito con legge n. 111 del 15 luglio 2011 e successive modifiche, che obbliga tutti gli impianti di distribuzione dei carburanti a dotarsi di apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato, e l'art. 23 della l. n. 161 del 30 ottobre 2014, che elimina ogni residua restrizione all'utilizzo continuativo, anche senza assistenza, delle apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato (cd. impianti «*ghost*»).

Le due ultime previsioni normative citate assicurano la disponibilità di prodotto – ancorché nella modalità self-service – praticamente presso tutti gli impianti di distribuzione carburanti esistenti sulla rete stradale nazionale, in qualunque ora del giorno e della notte e in ogni giorno dell'anno, feriale e festivo.

La completa liberalizzazione degli impianti che funzionano senza assistenza crea altresì una nuova categoria di operatori (gli impianti solo *self-service*, o *ghost*), che sono attivi in diretta concorrenza con gli impianti che erogano carburanti anche in modalità «*servito*», ovvero con l'assistenza del gestore o di un suo collaboratore.

Ciò posto, l'Autorità richiama l'attenzione delle competenti istituzioni regionali e comunali in primo luogo sul fatto che **LE LIMITAZIONI AGLI ORARI DI APERTURA, IVI INCLUSI GLI OBBLIGHI DI APERTURA MINIMA, CONTRAVVENGONO ALLA LIBERALIZZAZIONE DI CUI AL DECRETO LEGGE N. 1/2012 E COSTITUISCONO UNA RESTRIZIONE SEVERA ALL'OFFERTA DI SERVIZI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI**, limitando la possibilità degli operatori di differenziare la propria offerta da quella dei concorrenti e alterando in tal modo il contesto competitivo.

Avendo messo in evidenza la gravità di tale restrizione, risulta di particolare importanza sottolineare come il nuovo quadro normativo sembri ridurre notevolmente la portata delle esigenze di interesse generale legate alla necessità di garantire una adeguata reperibilità del carburante che in passato sono state invocate quale giustificazione della imposizione di obblighi in materia di orari di apertura. Laddove, infatti, l'interesse generale sia soddisfatto per la possibilità di fare rifornimento 24 ore su 24 praticamente in tutti gli impianti della rete, ogni limitazione che, in passato, veniva motivata sulla base del suddetto interesse non ha più ragione di essere mantenuta e dovrebbe essere eliminata.

D'altra parte, appare anche evidente che, nella nuova situazione di fatto, ogni vincolo imposto agli orari di apertura costituisce un vincolo asimmetrico, in quanto ricade in realtà solo sugli operatori che forniscono il servizio anche in modalità «*servito*», i quali ormai rappresentano solo una parte dell'offerta sul mercato rilevante, e sono in diretta concorrenza con gli impianti che operano esclusivamente senza assistenza. Gli obblighi in materia di orari di apertura, pertanto, oltre a restringere ingiustificatamente la libertà imprenditoriale degli operatori, risultano anche discriminatori. Detti obblighi, infatti, essendo giocoforza indirizzati solo ai titolari degli impianti che funzionano in modalità servito, impongono a tali operatori dei costi connessi alla riduzione nella flessibilità delle loro scelte imprenditoriali che non sono sostenuti dai loro concorrenti attivi solo in modalità *self-service*.

A parere dell'Autorità, pertanto, sarebbe opportuno rivedere la normativa vigente e considerare con molta attenzione qualunque intervento in materia di orari degli impianti di distribuzione carburanti, posto che questo tipo di intervento costituisce una misura restrittiva e discriminatoria. Laddove si intenda riconoscere l'esistenza di esigenze specifiche che inducano a imporre tale misura, è necessario che dette esigenze abbiano carattere eccezionale e siano adeguatamente motivate. Inoltre, la restrizione che ne consegue dovrà essere limitata al minimo indispensabile, valutando la rispondenza della misura adottata al necessario rispetto del principio di proporzionalità.

NON APPARE PIÙ AMMISSIBILE GIUSTIFICARE UNA QUALUNQUE PRESCRIZIONE IN MATERIA DI ORARI DI APERTURA DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI ADDUCENDO COME MOTIVAZIONE LA TUTELA DEL SEMPLICE INTERESSE PUBBLICO A CHE SIA GARANTITA LA POSSIBILITÀ DI FARE RIFORNIMENTO PER LA GENERALITÀ DEI CONSUMATORI, ATTESO CHE, COME DETTO, TALE POSSIBILITÀ RISULTA ORMAI AMPIAMENTE ASSICURATA DALLE NORME RELATIVE ALLO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO IN MODALITÀ *SELF SERVICE*.

L'Autorità confida che i suesposti rilievi siano tenuti in adeguata considerazione.>>

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

PREZZI: IL «SOTTOBOSCO» DEI BROKER E ALTRI DISCORSI IN LIBERTÀ

— 21 marzo 2015



Molte cose si sono dette e scritte in merito ad una certa vicenda dei prezzi di Francavilla al Mare: **STAFFETTA QUOTIDIANA** ne ha ampiamente parlato, rivolgendosi direttamente all'operatore interessato ed ha approfondito alcuni aspetti di questo settore in un articolo uscito alcuni giorni fa dal titolo assai significativo «*I broker della rete carburanti Sottobosco all'ombra del Platts?*», che di riproduciamo di seguito quasi integralmente [**g.c.**] con qualche commento finale in libertà.

<<Diverse le voci che STAFFETTA ha raccolto successivamente alla pubblicazione dell'intervista [*N.d.R.: con il titolare di* Gasoline Station]. La maggior parte di queste ha domande sulla figura di questi *broker*, che si inseriscono in quella zona grigia che va da quando il prodotto esce dalle raffinerie e dai depositi, a quando viene riversato presso l'impianto dalle autobotti.

Queste compravendite vengono a volte favorite da sensali, intermediari, «*broker*», appunto. Personaggi che, né più né meno di un agente immobiliare, metterebbero in contatto il retista con la raffineria, dopo aver spuntato un prezzo a Platts meno, intascandosi una provvigione.
C'è chi li chiama «*banditi*», chi immagina che dietro queste transazioni ci siano frodi fiscali, evasioni, contrabbando e chi più ne ha più ne metta. Probabilmente, in alcuni casi sarà anche così. Però bisogna fare un po' di distinguo e cercare di fare chiarezza, anche perché le dimensioni del fenomeno sembrano tali da non consentire di liquidare tutto, gridando «*al ladro, al ladro*».

Intanto, è bene dare una definizione di una parola in questo momento abusata, il sottocosto. Secondo il codice del commercio, la sua definizione è «*la vendita al pubblico di uno o più prodotti effettuata ad un prezzo inferiore a quello risultante dalle fatture di acquisto*». I carburanti non sono compresi nell'elenco dei beni merceologici cui si applica la disciplina del sottocosto e della concorrenza sleale. Quindi nessuno potrebbe dire nulla al proprietario di un distributore che decidesse di vendere benzina e diesel a un prezzo inferiore rispetto a quello di fatturazione, purché si paghino le imposte. Ma non è questo che sta accadendo. Dal *Dossier* quotidiano sui carburanti della STAFFETTA emerge che **alcuni retisti e gestori, circa un centinaio, stanno vendendo a prezzi che possono essere giustificati solo se a monte c'è un acquisto a «*Platts meno*»**, cioè a sconto rispetto ai listini quotidiani dell'agenzia di rilevazione del gruppo McGraw Hill.

Questo «*Platts meno*» non esiste solo per la rete carburanti italiana, ma per tutti gli scambi di materie prime, in particolare greggio e prodotti petroliferi. Non scandalizza nessuno il fatto che spesso attracchino nei nostri porti petroliere che vendono greggio a sconto rispetto alle quotazioni Platts, soprattutto adesso che l'offerta di greggio supera la domanda. Se così accade per il greggio, non è difficile immaginare che possa accadere per i prodotti, e che quindi ci sia spazio per il lavoro di questi *broker*, che magari conoscono bene il territorio, basi, depositi, retisti, sacche di domanda. In sintesi, che riescono quindi a muoversi, prima degli altri, meglio degli altri.

Per completare il quadro, va ricordato inoltre che «*mentre il greggio è facilmente identificabile per qualità e origine*», benzina e gasoli no, come osserva l'opinionista della STAFFETTA Salvatore Carollo, secondo cui spesso «*questi flussi di carburante vengono generati da fonti impensabili, raffinerie dei paesi dell'Est o addirittura dei paesi sotto embargo, attraverso passaggi di mano molto complessi*». Tutti flussi di prodotti che sono «*totalmente al di fuori dell'universo controllato dalle grandi compagnie, dalle raffinerie importanti*».

Uno spazio vuoto e incontrollato subito preso a bersaglio da questi personaggi, i *broker*, il cui peso in queste vicende sembra destinato a crescere di pari passo alla liberalizzazione della rete carburanti. A quanto riferito alla STAFFETTA, sarebbero dei *parvenus* della rete carburanti italiana, sbarcati sulla piazza da circa un anno, figli di un mercato del compratore, localizzati soprattutto in Abruzzo e Veneto. Cosa che dispiace a qualche operatore fuori da queste zone, stanco di dover sottostare alla dura legge del Platts, perché non ha *broker*

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

vicino a cui chiedere sconti.>>

E veniamo ai commenti, più o meno in libertà, che ci sentiamo [liberamente] di aggiungere.

«*Al ladro, al ladro*» lo gridano gli operatori del settore e le Autorità competenti, perché in questo settore il «*nero*» – dicono – vale il dieci per cento e più dei volumi del mercato reale, con tutto quel che ne segue dati i valori fiscali in ballo. Ed è un discorso di natura generale, che non ha pertanto, nessuna connotazione diretta verso questo o quel singolo operatore che appare più aggressivo nella propria politica di prezzo. Nessuno si processa a peso e nessuno si condanna – almeno in uno Stato in cui sussistano ancora barlumi di diritto – per deduzioni improprie, frettolose associazioni di idee, invidia e delazione o teoremi spregiudicati.

Inutile polemizzare e dunque sorvoliamo pure sulle note di colore, dettate dallo sfogo del momento, disseminate nell'intervista dell'operatore in questione e fedelmente riportate da STAFFETTA [«*gli italiani sono imbecilli. Popolo di idioti*», «*…gli italiani non hanno spirito di sacrificio*», «*Per vendere quello che vendo io una compagnia dovrebbe assumere 50 dipendenti, con tutto ciò che ne consegue. Io ho praticamente zero dipendenti*», «*Io ormai non lo faccio più per soldi, ma per* hobby», «*non può un personaggio che è a capo di un'associazione di categoria venire a contestare i miei prezzi. Anche perché, a che titolo lo fa? A difesa dei gestori? Ormai non esistono più*»].

Parliamo invece di Platt's [o quel che è] e prendiamo atto che si tratta non già di Vangelo ma di niente di più che un *benchmark* meramente indicativo – e certamente non del miglior prezzo – di una quotazione del prodotto finito [a proposito, le quotazioni di lunedì scorso 16 marzo su alcune piazze internazionali erano grosso modo queste [distintamente benzina e gasolio in euro/litro : Mediterraneo, 0,413 e 0,416, Rotterdam, 0,429 e 0,443, Stati Uniti, media delle piazze, 0,406 e 0,417, differenze massime di 0,023 e 0,027 euro/litro rispettivamente].

Gli operatori dell'extrarete in Italia [secondo dati STAFFETTA] riconoscono un «*premio Platt's più*» ai fornitori di prodotto che nel 2014 è stato mediamente nell'anno per la benzina pari a 23,0-24,9 euro/klt al Nord, 29,7-32,6 al Centro e 33,9-38,0 al Sud; per il gasolio pari a 23,0-24,9 euro/klt al Nord, 30,8-33,8 al Centro e 36,3-42,1 al Sud; valori quasi analoghi nella media del 2015 mesi di gennaio e febbraio.

E tuttavia, in un mondo «*pieno*» di petrolio, con tutto quello che entra nel nostro Paese «*da fonti impensabili, raffinerie dei paesi dell'Est o addirittura dei paesi sotto embargo, attraverso passaggi di mano molto complessi….totalmente al di fuori dell'universo controllato dalle grandi compagnie, dalle raffinerie importanti*» è ovviamente plausibile che si possa comprare prodotto a «*Platt's meno*», anche se si può opinare sul «*quanto Platt's meno*».
A vedere certi prezzi – e considerando che alcuni costi devono essere comunque coperti – e non «*per* hobby» – pur vendendo decine e decine di milioni di litri -, si dovrebbe dedurre che «*si può*» comprare dai così detti *brokers* anche a Platt's meno 7 cent/litro, ossia a un 16 % in meno del «benchmark *ufficiale*».

E ove ciò sia possibile oltre i limiti di sporadiche «*sacche*» o «*nicchie*» geografiche – verrebbe da dire per portare la cosa alle estreme conseguenze -, che cosa aspettiamo a chiudere di corsa l'industria nazionale della raffinazione dal momento che l'accoppiata «*flussi incontrollati dei prodotti*» e «*network dei brokers*» sarebbero in grado di approvvigionare il sistema Paese – chi se ne importa di continuità, qualità, sicurezza, tasso di dipendenza! – a prezzi considerevolmente più bassi, con unanime soddisfazione delle famiglie e delle imprese ed infine dello Stato, che potrebbe lucrare qualche aumento di accise propiziato dalla diminuzione del costo del prodotto?

E, infine, venendo al fondo del barile e guardando alla Categoria di «*quelli che* [come dice quel signore intervistato] *non esistono più*», che valore hanno ancora davvero quelle norme sulle «*eque condizioni per competere*», messe lì forse perché suonano più o meno *politically correct*, che senso hanno davvero le infinite e laceranti diatribe sui contratti e gli accordi tra gestori e compagnie petrolifere, che significato hanno davvero le inconcludenti mediazioni ed i bizantinismi sulla razionalizzazione della rete, quando **il mercato dei cosiddetti *brokers*** – che si vede è un «*altro*» mercato che non c'entra nulla con quello di cui parlano analisti e profani, compagnie e gestori e perfino l'Antitrust – **può generare prezzi di acquisto che determinano differenziali sui prezzi di vendita nell'ordine** – si faccia attenzione! – **di forchette tra i 19 ed i 23 centesimi/litro nella modalità *self* ed addirittura tra i 27 ed i 31 centesimi/litro nella modalità *servito***?

Ma di che stiamo ancora parlando?

E tutto ciò, dice STAFFETTA, «*di pari passo alla liberalizzazione della rete carburanti*»…

[**Pasquino**]

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

TOTALERG, IN TRE ANNI 680 PUNTI VENDITA IN MENO (-20%)

— 21 marzo 2015



La quota di mercato scende al 10,6% nel 2014, i conti tornano positivi: margine operativo lordo a 93 milioni (+17), risultato netto a 6 mln (+39) sul 2013: lo scrive **STAFFETTA QUOTIDIANA** riportando i dati aziendali di **TOTALERG** relativi all'anno scorso.

<<Nel 2014 la quota di mercato TOTALERG nella rete carburanti è scesa al 10,6% dall'11,3% del 2013. Le vendite di carburanti della rete TOTALERG sono state pari a circa 2.382 migliaia di tonnellate, in riduzione rispetto alle 2.551 migliaia registrate nel 2013.

A determinare il calo della quota è, si legge nel comunicato relativo al bilancio 2014 «*la forte pressione competitiva in particolare da parte del cosiddette pompe bianche*» e dalle «*aggressive politiche di sconto lanciate dai principali operatori e dalle piccole compagnie indipendenti cosiddette pompe bianche*». La strategia TOTALERG sarebbe stata invece «*volta a privilegiare i risultati economici evitando vendite* [è scritto così] *con marginalità non sostenibili*», determinando così «*una contrazione della quota di mercato*».

Il risultato è un netto miglioramento dei principali indicatori economici, come il margine operativo lordo (93 milioni contro i 76 del 2013) e del risultato operativo netto (6 milioni contro una perdita di 33 milioni nel 2013).
Un risultato ottenuto anche grazie alla razionalizzazione della propria rete.La società ha iniziato nel corso del 2012 un piano di riqualificazione della rete, sia attraverso una automazione degli impianti maggiore, sia attraverso una riduzione dei punti vendita ed una focalizzazione sugli impianti di proprietà a maggior redditività ed erogato.

Parlano i numeri: in tre anni **TOTALERG ha ridotto la propria rete di 680 punti vendita, pari a oltre il 20%**. La riduzione ha riguardato in particolare gli impianti convenzionati (-24% circa contro il –18% dei punti vendita sociali). Al 31 dicembre 2014 la rete TOTALERG in Italia è costituita da 2.701 impianti (di cui 1.676 sociali e 1.025 convenzionati), rispetto ai 3.017 al 31 dicembre 2013 (di cui 1.834 sociali e 1.183 convenzionati), ai 3.248 di fine 2012 (di cui 1.940 sociali e 1.308 convenzionati) e ai 3.383 al 31 dicembre 2011 (di cui 2.036 sociali e 1.347 convenzionati).

A cambiare è anche il metodo di fornitura: avendo abbandonato la raffinazione e trasformato la Raffineria di Roma in deposito, i punti vendita TOTALERG vengono ora riforniti «*attraverso un modello di* supply *maggiormente orientato all'acquisto sul mercato cargo dei prodotti petroliferi per sfruttare l'eccesso di offerta nell'area del Mediterraneo*».

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

CONSUMI FEBBRAIO: RETE – 2,2 %, EXTRARETE + 9,8 %

— 21 marzo 2015



Febbraio 2015 – a parità di giorni consegna rispetto allo stesso mese dell'anno antecedente – si chiude con un segno positivo per la totalità dei consumi petroliferi con 4,362 milioni di tonnellate contro 4,322, ed un guadagno di 0,9 punti percentuali.

E se questo è il segno dei consumi generale, vi è altresì quello di un recupero sui consumi dei carburanti per autotrazione, almeno secondo i dati provvisori pubblicati dal Ministero: dopo il risultato molto positivo di dicembre 2014 [+4,96 % sul dicembre del 2013 e +1,98 % sull'intero anno 2014 contro l'intero anno 2013] e quello di gennaio 2015 [+1,18 %], **IL MESE DI FEBBRAIO SEGNA UN VALORE SOPRA LO ZERO RISPETTO ALLO STESSO MESE DEL 2014 PER LA SOMMA DI BENZINA E GASOLIO, CON 1,80 PUNTI PERCENTUALI E QUASI 55 MILIONI DI LITRI IN PIÙ** [da 3,038 miliardi di litri del febbraio 2014 a 3,093].

Nel consueto confronto tra rete [1,980 miliardi di litri contro i 2,024 del febbraio 2014] ed extrarete [1,113 miliardi di litri contro i 1,014 del febbraio 2014], la seconda accumula e supera di quasi il doppio gli incrementi totali, con quasi 99 milioni di litri [contro quasi 55 di incremento sommato] e 9,72 punti percentuali in più, la rete marca invece segno negativo, nell'ordine di 2,17 punti percentuali in meno e quasi 44 milioni di litri in flessione.

Sulla somma dei consumi di benzina e gasolio, la quota della rete è pari al 64,03 % [nel febbraio 2014 tale quota era più elevata: 66,62 %], mentre l'extrarete vanta una quota del 35,97 % [33,38 % nel febbraio 2014]. Per i consumi di benzina la quota della rete è pari al 78,15 % contro il 21,85 % dell'extrarete [nel febbraio 2015 le quote erano, rispettivamente, dell'82,76 % e del 17,24 %]. Per i consumi di gasolio, invece, la quota della rete è pari al 57,49 % contro il 42,51 % dell'extrarete [nel febbraio 2015 le quote erano, rispettivamente, del 59,92 % e del 40,08 %]. Tende, cioè, a crescere indifferenziatamente il peso dell'extrarete nei consumi totali.

I consumi di benzina sono nel complesso in diminuzione di quasi 20 milioni di litri e di 2,23 punti percentuali in meno [da 891 milioni di litri del febbraio 2014 a 872 del gennaio 2015]: volumi che derivano da una perdita in rete di quasi 15 milioni di litri e 4,67 punti percentuali [da 738 a 703 milioni di litri] e da un guadagno in extrarete di quasi 8 milioni di litri [da 154 a 168 milioni di litri] a e di 9,48 punti percentuali in più – volumi che rientrano in rete nelle pompe bianche e/o nella GDO.

Positivo – al punto da compensare ampiamente le perdite della benzina – è invece il segno dei consumi di gasolio – quasi 75 milioni di litri in più su febbraio 2014, pari ad un +3,47 % [da 2,147 miliardi di litri del febbraio 2014 a 2,221 miliardi di litri] -, ma non in entrambi i canali: in extrarete si rilevano oltre 84 milioni di litri in più [ossia l'incremento totale è realizzato solo in extrarete, da 860 milioni di litri del febbraio 2014 a 944 milioni] e +9,77 punti percentuali, mentre la rete scende sotto i valori del febbraio 2014 con 1,277 miliardi di litri rispetto a 1,286 ed una variazione di -0,74 punti percentuali.

Significativo risulta l'incremento dei consumi relativi al gpl, che guadagnano sul mese di febbraio 2014 oltre 7 milioni di litri [da quasi 211 a oltre 218 milioni di litri] e il 3,45 % [l'incremento in tutto l'anno 2014 rispetto all'anno precedente è stato del 2,15 %].
Nel febbraio 2015, le quote dei prodotti petroliferi per autotrazione sono così ripartite: gasolio 67,09 %, benzina 26,32 %, gpl 6,59 % [nel febbraio 2014 tali quote erano pari rispettivamente al 66,07 %, al 27,44 % ed al 6,49 %].

Vendite gennaio-febbraio 2015 su 2014 – Mld litri

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

Prodotti	2014	2015	Var. %
Rete	1,515	1,456	-3,93%
Extra	0,313	0,335	+7,20%
Benzina	**1,828**	**1,791**	**-2,03%**
Rete	2,618	2,608	-0,36%
Extra	1,756	1,895	+7,88%
Gasolio	**4,374**	**4,503**	**+2,95%**
Rete	4,133	4,064	-1,67%
Extra	2,069	2,230	+7,78%
Totale	**6,202**	**6,294**	**+1,48%**
Gpl	**0,451**	**0,460**	**+2,02%**

IL BIMESTRE GENNAIO-FEBBRAIO SEGNA VALORE SOPRA LO ZERO RISPETTO ALLO STESSO PERIODO DEL 2014 PER LA SOMMA DI BENZINA E GASOLIO, CON IN PIÙ 1,48 PUNTI PERCENTUALI E QUASI 92 MILIONI DI LITRI [da 6,202 miliardi di litri del gennaio-febbraio 2014 a 6,294, sia pure con un giorno di consegne in meno].

Nel confronto tra rete [4,064 miliardi di litri contro i 4,133 del gennaio-febbraio 2014] ed extrarete [2,230 miliardi di litri contro i 2,069 del gennaio-febbraio 2014], la seconda non è distante dal doppio gli incrementi totali, con quasi 161 milioni di litri [contro quasi 92 di incremento sommato] e 7,78 punti percentuali in più, la rete segna invece un segno negativo, nell'ordine di 1,67 punti percentuali in meno e oltre 69 milioni di litri in flessione.

I consumi di benzina sono nel complesso in diminuzione di oltre 37 milioni di litri e di 2,03 punti percentuali in meno [da 1.828 milioni di litri del gennaio-febbraio 2014 a 1,791 del gennaio 2015]: volumi che derivano da una perdita in rete di quasi 60 milioni di litri e 3,93 punti percentuali [da 1.515 a 1.456 milioni di litri] e da un guadagno in extrarete di quasi 23 milioni di litri [da 313 a 335 milioni di litri] a e di 7,20 punti percentuali in più.

Positivo – anche in questo caso al punto da poter compensare ampiamente le perdite della benzina – è invece il segno dei consumi di gasolio – quasi 129 milioni di litri in più su gennaio-febbraio 2014, pari ad un +2,95 % [da 4,374 miliardi di litri del gennaio-febbraio 2014 a 4,503 miliardi di litri] -, ma, anche in questo caso, non in entrambi i canali: in extrarete si rilevano oltre 138 milioni di litri in più [ossia l'incremento totale è realizzato solo in extrarete, da 1.756 milioni di litri del gennaio-febbraio 2014 a 1.895 milioni] e +7,88 punti percentuali, mentre la rete scende sotto i valori del gennaio-febbraio 2014 con 2,608 miliardi di litri rispetto a 2,618 ed una variazione di -0,36 punti percentuali.

Buono risulta l'incremento dei consumi di gpl, che guadagnano sul periodo gennaio-febbraio 2014 oltre 9 milioni di litri [da quasi 451 a quasi 460 milioni di litri] e il 2,02 % [l'incremento in tutto l'anno 2014 rispetto all'anno precedente è stato del 2,15 %].

Nel periodo gennaio-febbraio 2015, le quote dei prodotti petroliferi per autotrazione sono così ripartite: gasolio 66,67 %, benzina 26,52 %, gpl 6,81 % [nel gennaio-febbraio 2014 tali quote erano pari rispettivamente al 65,75 %, al 27,47 % ed al 6,76 %].

nsomma, la parte del leone continua a farla l'extrarete [se si può ancora chiamare così, visto che presumibilmente una quota ormai vicina al 40 % di quel circuito ritorna sulla rete nelle pompe bianche e nella GDO]. Negli ultimi cinquanta mesi [ossia dal gennaio 2011 al febbraio 2015] le dinamiche sono assai più che illuminanti: la rete perde ogni mese rispetto ad ogni mese dell'anno precedente, relativamente alla somma di benzina e gasolio, mediamente il 4,66 %, mentre l'extrarete guadagna 2,77 punti percentuali; ma assai più eclatante è il *trend* se si esamina il solo prodotto benzina [nella somma dei due prodotti, infatti, il dato è «*smacchiato*» dai reali consumi extrarete del gasolio]: la rete perde ogni mese rispetto ad ogni mese dell'anno precedente per questo prodotto mediamente il 6,08 %, mentre l'extrarete guadagna ben 14,25 punti percentuali, come evidenziato dal grafico seguente.

Dinamiche % mensili benzina su mese anno precedente

