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

FIGISC ANISA NEWS 17/2016 17.07.2016

ASSOPETROLI: FISCALITÀ, ILLEGALITÀ E RETE NELLA RELAZIONE ANNUALE



A valle della filiera, vogliamo ricordare l'attuazione del contratto di commissione che abbiamo tipizzato con le rappresentanze dei gestori. Nel modello italiano il servizio al cliente non è una zavorra, ma un punto di forza che non va liquidato. È però indispensabile innovare continuamente, non solo le forme contrattuali, ma in generale l'efficienza dei punti vendita per ogni possibile recupero di produttività [Andrea ROSSETTI, ASSOPETROLI]

IN QUESTO NUMERO

A GIUGNO FLESSIONE DEI CONSUMI: BENZINA+GASOLIO -1,5 %, GPL -2,9 %

Sulla rubrica «Rete & Extrarete» del 15.07.2016 QUOTIDIANO ENERGIA, titolando «Spread self-servito e consumatori» commenta l'andamento dei consumi del primo…

AUTOSTRADE: A) ESITI DI GARA IN 47 ADS – B) ASSEMBLEE GESTORI

A) ESITI DI GARA IN 47 ADS «Sono quarantasette finora gli esiti delle gare per i servizi di distribuzione carbolubrificanti…

FIGISC ANISA NEWS 17/2016

SOMMARIO

ASSOPETROLI: FISCALITÀ, ILLEGALITÀ E RETE NELLA RELAZIONE ANNUALE
17 luglio 2016

A GIUGNO FLESSIONE DEI CONSUMI: BENZINA+GASOLIO -1,5 %, GPL -2,9 %
17 luglio 2016

AUTOSTRADE: A) ESITI DI GARA IN 47 ADS – B) ASSEMBLEE GESTORI
17 luglio 2016

IL «VIAGGIO DI ULISSE» NELLE RETI CARBURANTI…(SENZA SCOPERTE…)
17 luglio 2016

UNA GIORNATA DI PREZZI IN PROVINCIA DI ROMA
17 luglio 2016

PARCO VEICOLI: COM'È CAMBIATO DAL 2005 AL 2015. TENDENZE 2016
17 luglio 2016

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

ASSOPETROLI: FISCALITÀ, ILLEGALITÀ E RETE NELLA RELAZIONE ANNUALE

— 17 luglio 2016



Si pubblicano di seguito alcuni passaggi salienti sulla eccessiva fiscalità incombente sui carburanti, sulla criminalità e sull'illegalità dilaganti nel settore, la razionalizzazione ed innovazione della rete distributiva [con un fugace accenno ai rapporti con la categoria dei gestori], contenuti nella relazione tenuta all'assemblea annuale di ***ASSOPETROLI****, tenutasi a Roma il 13 luglio 2016, dal Presidente Nazionale* ***Andrea ROSSETTI****.*

L'ELEVATA FISCALITÀ

<<Nel 2015 la media del prezzo al consumo della benzina, al netto della componente fiscale, ha fatto segnare un decremento del 21% rispetto all'anno prima, con un valore medio di 0,532 €/litro. La media del diesel un calo addirittura maggiore del 23,5%, con un valore medio netto di 0,535 €/litro.

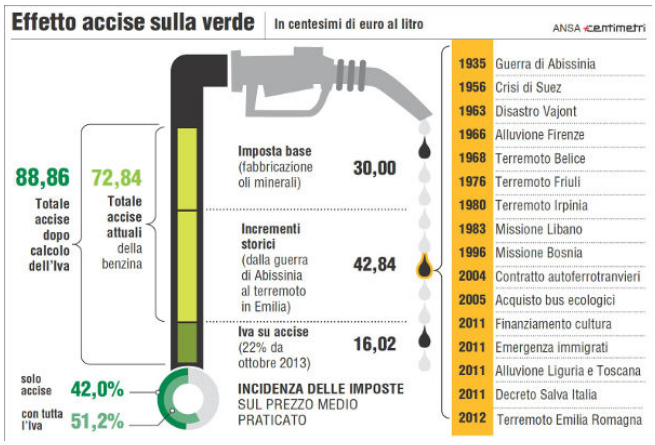
Purtroppo, agli occhi del consumatore il crollo delle quotazioni è stato occultato dal permanere di un carico fiscale elevatissimo. Nel 2015 le tasse sui carburanti hanno pesato mediamente oltre il 65% del prezzo finale della benzina, e il 62% del prezzo del gasolio.

In valore assoluto, **la differenza del peso fiscale tra Italia e paesi europei è stata, nel 2015, di ben 0,229 €/litro**. **Nell'andamento dei prezzi industriali, invece, lo Stacco Italia ha fatto registrare, per la prima volta, un valore negativo di circa 7 millesimi di €/litro**.

Sulle tasse dei carburanti pendono nel prossimo biennio (2017/2018) clausole di salvaguardia che rischiano di far aumentare pesantemente sia le accise (per 570 milioni di euro) che l'IVA (dal 10 al 13% nel 2017 per l'aliquota ridotta, dal 22 al 25% nel 2018 per l'aliquota ordinaria).

Sono aumenti che vanno scongiurati.

Il Governo lo ha già dichiarato, ed è irrinunciabile che mantenga l'impegno per non soffocare questa debole ripresa. Più in generale va interrotto l'abuso di queste coperture a scoppio ritardato che scaricano sul futuro le scelte dei governi passati.>>



CRIMINALITÀ ED ILLEGALITÀ

<<**La lunga crisi economica e il carico fiscale sui carburanti sono le cause dell'illegalità che si è propagata nel nostro mercato**. Assopetroli lo denuncia da anni. Il problema è esteso, complesso e in forte crescita. Lo attestano i risultati dell'attività ispettiva delle Forze dell'Ordine che tutti conosciamo.

Un primo aspetto riguarda i continui attacchi ai punti vendita. **I distributori stradali sono il secondo bersaglio della criminalità predatoria** nelle classifiche del Ministero dell'Interno.

Abbiamo bisogno di sinergie sistematiche con le Forze dell'Ordine per contrastare questa minaccia costante. Prevenire gli attacchi è possibile rafforzando la *security*. Ma la leva

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

principale resta incentivare il pagamento elettronico.

Occorre abbassare i costi delle commissioni interbancarie e renderle compatibili con questo mercato. **A fronte del valore corrente di 1,450 €/litro di benzina, quasi 1 euro sono tasse. E il margine operativo lordo dell'ultimo anello della distribuzione è ormai di soli 2/3 centesimi al litro**. **In queste condizioni non sono sostenibili i costi interbancari di un qualunque altro settore commerciale, e le soglie fissate dal Regolamento UE dell'aprile 2015 sono inadeguate**.

Va messa in campo un'iniziativa del Governo per sviluppare il pagamento elettronico in questo comparto. La categoria funge – di fatto – da esattore per conto dello Stato. Senza percepire alcun aggio e con grande rischio personale. Questo è un tema di difesa che non si può rinviare.

Il secondo aspetto dell'illegalità riguarda il **fenomeno delle frodi e del contrabbando di carburanti**.

Dalle imprese nei territori sale una richiesta pressante di aiuto che abbiamo trasferito alle Istituzioni. La concorrenza sleale che si innesta sul contrabbando si è propagata in tutto il Paese.

Ciò avviene a detrimento anche della qualità dei carburanti, con rischi seri per l'ambiente e i consumatori. Sia nel canale distributivo della rete che in extra-rete, vaste aree del mercato sono aggredite da circuiti opachi o illegali che vendono sistematicamente in *dumping*, desertificando l'offerta intorno.

Oltre al danno erariale, preoccupa l'omologazione al ribasso della concorrenza, la marginalizzazione delle piccole e medie imprese, l'enorme perdita di valore che il settore sta subendo.

Ma l'anno alle nostre spalle non è trascorso invano. Si è diffusa consapevolezza del problema e alcuni interventi sono alla nostra portata. L'obiettivo era avviare un tavolo tecnico sotto la regia del

MEF. Questo obiettivo è stato raggiunto ed è doveroso ringraziare il Governo, le Forze dell'Ordine, le Agenzie fiscali che vi partecipano. Al tavolo abbiamo portato le proposte confluite nel documento sottoscritto con Unione Petrolifera. È un contributo aperto, non un Protocollo di Legalità statico di sola comunicazione.

C'è bisogno di una revisione accorta del quadro normativo e delle prassi. Vanno colmate le lacune che si sono manifestate e che risultano anacronistiche anche rispetto alle potenzialità degli attuali sistemi informativi.

Ciò non è in contrasto con la semplificazione. Non bisogna credere che la medicina sia sovraccaricare il settore di nuovi obblighi indifferenziati. Per le piccole e medie imprese sarebbe il colpo finale. Occorre invece un intervento dinamico e selettivo, adattabile al mutare di fenomeni in continua evoluzione. È essenziale anche la cooperazione tra le Agenzie Europee e le Forze dell'Ordine degli Stati comunitari, perché i problemi hanno spesso una dimensione transnazionale.

Infine è fondamentale l'impegno del tessuto economico e del mondo della rappresentanza che, per quanto ci riguarda, resterà massimo>>.



Nota: *La questione delle frodi e del contrabbando nel settore è finalmente diventato all'ordine del giorno e sotto i riflettori di tutti. Scriveva* ***QUOTIDIANO ENERGIA*** *ancora il 24.06.2016 che* «Gli ultracorpi – con un paragone calzante con un vecchio cult di fantascienza del 1956, il film "*L'invasione degli ultracorpi*"sono da tempo nel mezzo del mercato dei carburanti: comprano e vendono nell'apparente rispetto delle regole; aprono anche depositi, trasportano la benzina e la vendono a prezzi concorrenziali. Se lo avessimo detto qualche anno fa nessuno avrebbe ascoltato. Gli ultracorpi hanno un bell'aspetto e si presentano bene. Chi compra, alla fine della catena, apprezza la regolarità dei documenti fiscali e soprattutto il prezzo di vendita più basso di altri, senza voler o poter pensare di più. Ma così facendo si tiene in vita un mostro: un operatore che acquisti una singola autobotte di benzina in esenzione d'Iva e poi la rivenda con l'Iva, senza poi versare allo Stato quanto incassato, ha un profitto illegittimo maggiore di 10.000 euro, in un settore dove il margine sarebbe di circa un centinaio di euro».

E ***STAFFETTA QUOTIDIANA****, venerdì scorso 15.07.2016, nel rappresentare sinteticamente sul* «da dove nasce l'illegalità» *affermava che:* «Gli "*squali*" delle frodi carosello sono stati attirati da alcune circostanze dovute alla struttura e

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

all'evoluzione del mercato italiano dei carburanti. Il mercato a valle (quello dei punti vendita) è stato completamente liberalizzato, creando un aumento della domanda "*svincolata*" dai fornitori storici – fenomeno accentuato dall'abolizione del vincolo di esclusiva per i proprietari/gestori dei punti vendita. Il "*lungo*" della raffinazione ha scatenato una competizione al ribasso. Il calo dei consumi, non accompagnato da un'analoga riduzione del numero dei punti vendita, ha evidentemente ridotto gli scrupoli di chi si trovava a far fronte a situazioni critiche. … Rapporti di fornitura decennali interrotti improvvisamente, spesso per inseguire il millesimo di differenza, al costo di compromettersi con operatori non qualificati, nel migliore dei casi. Tanto che, a parte la distruzione di valore, quello che sembra più pesare sul settore è lo sfilacciarsi della fiducia reciproca».

RAZIONALIZZAZIONE ED INNOVAZIONE DELLA RETE

<<Nella Rete domina ancora lo squilibrio strutturale dell'offerta, solo in parte attenuato dall'accenno di ripresa dei consumi dell'ultimo anno. Per tenere in vita circa 23.000 impianti stradali il sistema sopporta extra-costi ormai insostenibili.

La razionalizzazione contenuta nel DdL Concorrenza non risolverà tutti i problemi, ma va nella direzione giusta: ridurre i punti vendita, anzitutto gli incompatibili, e almeno una parte degli improduttivi, facendo leva su una semplificazione ragionevole delle bonifiche. Speriamo che il provvedimento venga approvato – senza ulteriori modifiche – per procedere alla sua attuazione.

Oltre a questo occorre ampliare la gamma dei prodotti e dei servizi. Per questo abbiamo sempre sposato l'iniziativa delle Regioni che obbligano i nuovi impianti ad erogare almeno un carburante gassoso. E non abbiamo condiviso i rilievi anticoncorrenziali sollevati a riguardo anche dal Governo. Restiamo convinti della necessità di favorire uno sviluppo qualificato della rete, con l'offerta di tutti i carburanti richiesti dai consumatori. Soprattutto, difendiamo l'idea che questo non sia un settore da svendere, ma da modernizzare. E questo non avverrà mai se lo abbandoniamo alle sirene del sottocosto. Il suo valore va difeso in una visione di efficienza complessiva.

La recente sentenza della Corte Costituzionale ha sancito la legittimità della Legge Regionale che era stata impugnata. L'obbligo del terzo prodotto è stato giudicato commisurato agli obiettivi e proporzionale. La consideriamo una vittoria del buon senso, tanto più che un apposito Decreto stabilirà i casi di possibile deroga.

In una prospettiva più ampia, qualificare la Rete significa anche sviluppare il GNL e l'elettrico e supportare le politiche su *smart city* e *smart mobility* che cambieranno il volto delle nostre città.

Su questo fronte cresce l'interesse degli operatori a diversificare. Salvo alcune categorie merceologiche che godono ancora di vincoli ingiustificati, accanto ai tradizionali bar e autolavaggi,

la Rete evolve in molte direzioni. La capillarità dei punti vendita e la prossimità ai consumatori sono le nostre leve. Pensiamo a parcheggi di scambio, a servizi di *car sharing*, alla ricarica dei mezzi elettrici, ma anche a servizi di spedizione e recapito, a punti d'informazione turistica, alla promozione di servizi e prodotti del territorio. Aprirsi al nuovo è una necessità.

Oltre alla marginalità ridotta, connessa all'erogato medio di solo 1.300 mc, continuano ad aumentare i costi delle strutture. Tassazione locale, aggiornamento delle attrezzature *selfservice*, cartellonistica, sicurezza ambientale, automazione, *security*.

La linea della redditività si sposta sempre più in basso e non si può restare fermi.

Tra i costi industriali in crescita ci sono anche i biocarburanti miscelati nei prodotti. Incidono significativamente sulla competitività delle imprese perché non si trasferiscono in modo neutro sui prezzi al consumo. Nella Rete con marchio, l'onere si scarica sul retista con meccanismi contrattuali talvolta asincroni e poco trasparenti. In alcuni casi addirittura con adeguamenti retroattivi, non verificabili. Dato l'impatto sul conto economico non è più possibile questa aleatorietà. Occorre uno sforzo dell'industria per fare chiarezza su questo aspetto dei rapporti commerciali>>



Nota: *E se sul disegno di legge concorrenza – che contiene anche la norma sulla ristrutturazione della rete -, dopo numerosi rinvii determinati soprattutto dai contenuti più complessi del provvedimento, le fonti parlamentari dicono di «*voler concludere entro l'estate*», sulla materia del «*terzo

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

prodotto*» negli impianti di distribuzione si segnala **l'iniziativa contro corrente della Regione Toscana, che, con sospetto ed inopportuno gioco di anticipo**, porta in discussione per martedì 19 luglio la Proposta di Legge n. 097, che, all'articolo 1, **azzera l'obbligo del multiprodotto** [*«Il comma 1 dell'articolo 54 della Legge Regionale 7 febbraio 2005, n. 28 (Codice del Commercio. Testo unico in materia di commercio in sede fissa, su aree pubbliche, somministrazione di alimenti e bevande, vendita di stampa quotidiana e periodica e distribuzione di carburanti) è sostituito dal seguente: "1. I nuovi impianti **erogano uno o più** dei seguenti prodotti: benzina, gasolio, metano, GPL, idrogeno o relative miscele"*»], *che trova in netto dissenso filiera petrolifera e organizzazioni dei gestori*.

UN FUGACE ACCENNO AI GESTORI

<<A valle della filiera, vogliamo ricordare l'attuazione del contratto di commissione che abbiamo tipizzato con le rappresentanze dei gestori. Nel modello italiano il servizio al cliente non è una zavorra, ma un punto di forza che non va liquidato. **È però indispensabile innovare continuamente, non solo le forme contrattuali, ma in generale l'efficienza dei punti vendita per ogni possibile recupero di produttività**>>.

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

A GIUGNO FLESSIONE DEI CONSUMI: BENZINA+GASOLIO -1,5 %, GPL -2,9 %

— 17 luglio 2016



Sulla rubrica «*Rete & Extrarete*» del 15.07.2016 **QUOTIDIANO ENERGIA**, titolando «*Spread self-servito e consumatori*» commenta l'andamento dei consumi del primo semestre 2016: «*I dati sui consumi petroliferi del primo semestre frenano gli entusiasmi suscitati dall'ottimo momento del mercato auto, che faceva prefigurare un andamento certo più brillante. Il risultato di giugno può essere forse attribuito anche alle avverse condizioni atmosferiche – e chissà, magari anche agli Europei di calcio che non hanno invitano a muoversi? Il consuntivo del semestre evidenzia comunque un risultato differenziato, per i due carburanti liquidi, fra le reti delle petrolifere e gli indipendenti. Nel caso della verde la quota di mercato di* no logo*+Gdo ha raggiunto il suo massimo del 24,9 %, con un progresso dell'1,7 % rispetto al 2015. Per le reti colorate equivale a una perdita di vendite di 156 milioni di litri e di contro un guadagno di circa 60 mln litri per le seconde. Per il diesel le prime hanno visto invece un modesto progresso di 11 mln litri e gli indipendenti di 42 mln litri. Per questo prodotto si deve tra l'altro considerare che la pesante crisi sofferta dagli impianti autostradali va a tutto svantaggio delle compagnie. … In continua frenata intanto le vendite di Gpl, che nel solo mese di giugno sono risultate in ribasso del 2,9%: un fenomeno che potrebbe aver coinvolto anche il metano*».

[Ma nell'articolo si tocca, come annuncia il titolo, anche la questione – costantemente monitorata mensilmente da **FIGISC ANISA Confcommercio** – del divario crescente tra prezzi in modalità *servito* e *self*: « *È possibile inoltre che il continuo allargamento della forbice fra i prezzi self e quelli con servizio praticati dagli impianti colorati – che ha raggiunto fino a 20 centesimi al litro – disorienti alcune tipologie di clienti, quasi da apparire una sorta di* "tassa sui distratti"*. Questa cosa riguarda in maniera molto marginale le* no-logo *e per nulla gli impianti della Gdo, dominati dal self*»].

Venendo ai numeri, dopo il segno negativo di gennaio [-1,48 %, con una giornata di consegne in meno rispetto al gennaio 2015], quello assai positivo di febbraio [+6,92 %, con una giornata di consegne in più rispetto allo stesso mese del 2015], quello ancora positivo di marzo [+3,30 % sul marzo 2015], quello, per contro, negativo di aprile [-2,50 % sullo stesso mese del 2015], quello positivo di maggio [+3,98 % sul maggio 2015], i dati del mese di giugno per la somma dei consumi di benzina e gasolio in rete ed extrarete, diffusi giovedì 14.07.2016 dal MISE, registrano un decremento del -1,49 % sul giugno 2015 [da 3,681 a 3,626 miliardi di litri], con una flessione del -0,62 % in extrarete [da 1,268 a 1,260 miliardi di litri] e del -1,95 % in rete [da 2,413 a 2,366 miliardi di litri].

I consumi di benzina perdono complessivamente un -4,44 % [da 1,103 a 1,054 miliardi di litri], con un segno negativo del -4,77 % [da 889 ad 846 milioni di litri] in rete ed un segno meno del -3,09 % anche in extrarete [da 215 a 208 milioni di litri], mentre quelli di gasolio diminuiscono in tutto di un -0,23 % [da 2,578 a 2,572 miliardi di litri] , con un decremento di -0,31 % per la rete [da 1,524 a 1,520 miliardi di litri] ed una flessione di -0,11 % in extrarete [da 1,053 a 1,052 miliardi di litri].

I consumi di gpl del mese sono in decremento di un -2,86 % sullo stesso mese del 2015 [da 255 a 247 milioni di litri].

CONSUMI GEN-GIU 2007-2016 – MILIARDI LITRI

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

Prodotti	2014	2015	Var. %
Rete	4,836	4,808	-0,58
Extra	1,162	1,221	+5,13
Benzina	**5,997**	**6,029**	**+0,53**
Rete	8,530	8,762	+2,72
Extra	5,935	5,978	+0,72
Gasolio	**14,465**	**14,740**	**+1,90**
Rete	13,366	13,570	+1,53
Extra	7,097	7,199	+1,44
Totale	**20,462**	**20,769**	**+1,50**
Gpl	**1,454**	**1,478**	**+1,63**

Per quanto riguarda il periodo gennaio-giugno, si evidenzia un incremento del +1,50 % [era di +2,15 % sul progressivo gennaio-maggio] sullo stesso periodo del 2015 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [da 20,462 a 20,769 miliardi di litri], un recupero del +1,44 % [era di +1,89 % sul progressivo gennaio-maggio] in extrarete [da 7,097 a 7,199 miliardi di litri] ed un aumento del +1,53 % [era di +2,29 % sul progressivo gennaio-maggio] in rete [da 13,366 a 13,570 miliardi di litri].

I consumi complessivi di benzina aumentano di +0,53 % [(ma era un +1,65 % sul progressivo gennaio-maggio), da 5,997 a 6,029 miliardi di litri], con segno negativo di -0,58 % in rete [(ma era un +0,37 % sul progressivo gennaio-maggio), da 4,836 a 4,808 miliardi di litri] ed in incremento di +5,13 % in extrarete [(ma era un +6,99 % sul progressivo gennaio-maggio), da 1,162 a 1,221 miliardi di litri], mentre quelli complessivi di gasolio guadagnano un +1,90 % [(ma era un +2,36 % sul progressivo gennaio-maggio), da 14,465 a 14,740 miliardi di litri], con un aumento di +2,72 % per la rete [(ma era un +3,38 % sul progressivo gennaio-maggio), da 8,530 a 8,762 miliardi di litri] e di +0,72 % in extrarete [(ma era un +0,90 % sul progressivo gennaio-maggio), da 5,935 a 5,978 miliardi di litri].

I consumi di gpl autotrazione del periodo sono in incremento del +1,63 % [(ma era un +2,58 % sul progressivo gennaio-maggio), da 1,454 a 1,478 miliardi di litri] sullo stesso periodo del 2015.

Nell'arco di dieci anni – dal 2007 al 2016 – i consumi per prodotto del periodo gennaio-giugno si sono così modificati: benzina -37,53 % in rete [da 7,697 a 4,808 miliardi di litri], +194,22 % in extrarete [da 0,415 a 1,221 miliardi di litri]; gasolio -10,48 % in rete [da 9,788 a 8,762 miliardi di litri], +3,68 % in extrarete % [da 5,766 a 5,978 miliardi di litri], somma di benzina e gasolio -22,39 % in rete [da 17,485 a 13,570 miliardi di litri], +16,47 % in extrarete [da 6,181 a 7,199 miliardi di litri]; gpl autotrazione +73,07 % [da 0,854 a 1,478 miliardi di litri].

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

AUTOSTRADE: A) ESITI DI GARA IN 47 ADS – B) ASSEMBLEE GESTORI

— 17 luglio 2016



1. **A) ESITI DI GARA IN 47 ADS**

«*Sono quarantasette finora gli esiti delle gare per i servizi di distribuzione carbolubrificanti e ristoro in autostrada pubblicati dalle concessionarie, rientranti nell'ambito del riassetto previsto dal decreto interministeriale MISE-MIT sulla ristrutturazione della rete*».

Lo annuncia **QUOTIDIANO ENERGIA**, riferendo che «*La SATAP, in particolare, ha reso note le graduatorie definitive per quindici lotti (sei* oil, *otto* food *e uno integrato), la società di gestione della A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova per ventuno (dodici* oil *e nove* food *– le procedure* oil *di Postumia Sud e Nord sono andate deserte)* [su questa Concessionaria si veda anche **Figisc Anisa News N. 16** del **11.07.2016**] *e l'Autostrada dei Fiori per nove (uno* oil, *due* food *e sei integrati).*

Nel dettaglio dei risultati **QE** specifica che «*Per l'*oil *ENI ha vinto in sei aree (San Giacomo Est, Monte Baldo Ovest, Villa Morosini Ovest, Scaligera Ovest e Raccordo Vicenza Est – Viale della Serenissima e Ceriale Sud), TOTALERG in cinque [Monte Alto Est, Monte Alto Ovest, Limenella Est, Villarboit Sud, Novara Nord], ESSO in quattro [San Giacomo Ovest, Scaligera Est, San Rocco Sud e Crocetta Sud], TAMOIL in due [Tesina Est e Novara Sud] e API e KUPIT in una [rispettivamente Monte Baldo Est e Pero Nord]. Quanto alle gare integrate, AUTOGRILL ha avuto la meglio in quattro lotti da sola [Bordighera Nord, Castellaro, Rio Conioli, Rio Rinovo] e uno correndo insieme ad API [Cigliano Nord], mentre MAGLIONE ha vinto nell'area di servizio di Valle Chiappa e l'accoppiata CHEF EXPRESS-API in quella di Borsana. Fronte ristorazione, infine, AUTOGRILL è arrivata prima in quattordici gare [Monte Alto Est, Monte Alto Ovest, Monte Baldo Ovest, Villa Morosini Ovest, Tesina Est, Saligera Est/Ovest e Limenella Est/Ovest, San Rocco Sud, Villarboit Nord, Pero Nord, Crocetta Sud, Stradella Sud, Ceriale Nord e Ceriale Sud] e CHEF EXPRESS in cinque [San Giacomo Est, San Giacomo Ovest, Villarboit Sud, Novara Nord e Rho Sud]. Laddove abbia vinto un marchio diverso dall'attuale, il cambio di bandiera avverrà a partire dal primo ottobre in virtù di una recente proroga*».



B) ASSEMBLEE UNITARIE GESTORI IL 21.07.2016 A ROMA

Si ricorda che **FAIB**, **FEGICA** ed **ANISA hanno convocato per giovedì 21 luglio 2016, a Roma, alla sede CONFESERCENTI, di via Nazionale 60, due distinte assemblee nazionali unitarie [le convocazioni sono già state inviate agli interessati], una per i gestori autostradali di marchio ENI, una per i gestori delle aree di servizio con bando unitario che accorpa i servizi *oil* e *non oil***.

Per i gestori **ENI**, si ricorda che la precedente assemblea del 07.10.2015, pur esprimendo un parere negativo sulle prime proposte aziendali, aveva dato mandato alle Organizzazioni di categoria di proseguire nella trattativa per il rinnovo dell'accordo scaduto [peraltro disdetto dall'azienda]; dopo la ripresa del tavolo di lavoro, le nuove ipotesi economiche e normative scaturite dal confronto verranno nuovamente sottoposte alla consultazione con i gestori al fine di decidere se, e come, proseguire verso il perfezionamento di un accordo,

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

qualora ritenuto accettabile.

A seguito dell'emanazione del Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015, avente per oggetto la ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali, sono state inserite nel predetto piano n. 119 aree di servizio a **GESTIONE UNITARIA**, cioè con unico sub concessionario, dei servizi *oil* e *non oil*. Considerati i contenuti del decreto e le conseguenze per le gestioni interessate, le Associazioni di categoria si sono da allora fortemente prodigate al fine di trovare le soluzioni più idonee – peraltro già condivise ed approvate in precedenti assemblee -, ma senza aver potuto ancora conseguire al momento la giusta definizione. Si rende, pertanto, indispensabile ed urgente sottoporre all'assemblea dei gestori la condivisione di un piano di iniziative ed azioni da intraprendere, al fine di evitare l'esclusione dall'attività senza ottenimento del giusto indennizzo.

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

IL «VIAGGIO DI ULISSE» NELLE RETI CARBURANTI…(SENZA SCOPERTE…)

— 17 luglio 2016



STAFFETTA QUOTIDIANA ha ospitato lungo l'arco di alcuni mesi [da fine gennaio ad inizio luglio] una serie di nove articoli raggruppati sotto il titolo «*Le riflessioni di un novello Ulisse in giro per l'Europa*». Il «*giro*» è un ritorno – in perfetta sintonia con l'antico Ulisse – alla rete distributiva italiana dei carburanti dopo una partenza dalla medesima ed un viaggio temporaneo nelle reti svizzera ed austriaca. L'Ulisse [una scelta autoreferenziale più che simbolica] in oggetto è l'Ing. **Riccardo PIUNTI**, che, come presentato da **STAFFETTA** «*ha lavorato nel* downstream *Eni occupandosi di rete, extra-rete, prezzi,* marketing*, pianificazione delle operazioni, prima in Agip Petroli poi nella Divisione Refining & Marketing dell'Eni. Seguendo tra l'altro tra il 2004 e il 2006, a fianco del direttore generale Mario Taraborelli, l'evoluzione del metodo di determinazione dei listini dei carburanti dell'azienda di Stato con l'introduzione di una serie di novità che hanno portato alla rarefazione delle variazioni, all'aumento della loro entità media, all'abbandono delle variazioni minime, prima sulle rete e poi in extra-rete, cambiando l'approccio alla politica seguita fino ad allora nei confronti dei gestori e dei rivenditori. Un'esperienza che gli è valsa la nomina nel dicembre 2007 a presidente e amministratore delegato di Agip Suisse (oggi Eni Suisse) e di Oleoduc du Rhone e dal maggio 2013 di Eni Austria. Rientrato in Italia nei mesi scorsi, ha lasciato l'Eni per limiti di età*». Una figura professionale importante, dunque, e soprattutto ampiamente esperta – come l'Ulisse di Omero – del settore, del quale si presume conosca vizi e virtù o, per proseguire nella similitudine, sia i relativi «*talloni d'Achille*» che i «*cavalli di Troia*».

Pubblichiamo di seguito [per g.c. di **Staffetta**, che ne ha pubblicato il contributo in data 01.07.2016] la sua opinione sulla rete distributiva italiana.

<< **Rete carburanti e italianità: perché siamo così diversi dal resto del mondo**

Il nostro Ulisse, dopo i resoconti dei viaggi oltre le Alpi, continua a osservare come un fotografo curioso per fare qualche istantanea di aspetti, noti o meno, che caratterizzano alcuni Paesi, fra i quali, ovviamente, l'Italia, e per riflettere sulla origine delle numerose particolarità e rimarchevoli differenze fra l'Italia e il resto d'Europa.

*La domanda che si pone è: "*perché? come mai l'Italia si è evoluta in modo così diverso dagli altri Paesi?*". Partendo dai numeri e dalle statistiche, cercherà cioè di individuare le principali specificità Italiche nel settore per poi risalire alle possibili cause di questi fenomeni e discendere alle conseguenze sulla evoluzione del settore.*

Partiamo quindi, magari considerandole da un punto di vista diverso, delle consuete statistiche sul tema della…… numerosità degli impianti (i soliti numeri, ma con qualche chiave di lettura diversa).

Abbiamo redatto alcune classifiche dei vari paesi Ue (base 2014), in ragione della numerosità dei punti vendita carburanti rispetto ad alcuni parametri; cominciamo con l'estensione della superficie del paese. In questo caso, l'Italia si colloca nella fascia di elevatissima numerosità, con ben 71 stazioni ogni 1.000 Km^2, a valori ben oltre il doppio della media del campione, superata solo dai piccoli paesi. I grandi paesi sono tutti a livelli molto inferiori, attorno alla fascia di 20-40 stazioni per 1000 Km^2. Un paragone estremo si può anche fare con un paese altrettanto, o meglio, ancor più orograficamente variegato e tormentato dell'Italia, come la Grecia, che ha, tuttavia, soltanto 47 stazioni per 1.000 Km^2.

Un modo più facile di lettura può essere il calcolo dell'indice d'incidenza, in cui i valori di ogni paese sono riproporzionati, fatto 100 il valore della media del nostro campione europeo. Si può meglio vedere come, con un indice di 250, l'Italia abbia, pur rispetto alla sua estensione complessa e allungata, ben 2,5 volte il numero di stazioni della media del campione Ue. Con un indice superiore si registrano solo paesi di piccola taglia,

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

nessuno fra i grandi.

Proviamo ora a fare la stessa analisi prendendo in conto la popolazione dei vari Paesi, altro parametro trainante, in modo indiretto ma decisivo, della struttura della rete.Anche qui si segnala l'Italia con 0,35 pv per 1.000 abitanti, a valori circa doppi di Francia, GB, Germania, tutti paesi posti ben al di sotto di 0,20 pv per 1.000 abitanti. Il paragone con i valori medi mostra, ancora una volta, il nostro paese con un rapporto elevato, 1,5 volte rispetto alla media del campione Ue, superato soltanto da qualche paese di minore taglia.

Tentiamo ora di guardare la numerosità dei pv da un punto di vista ancora diverso, cioè in rapporto all'economia nel suo insieme, il PIL, rapportando il numero d'impianti al valore del PIL in miliardi. L'Italia ha circa 13 pv per miliardo di PIL, a fronte dei colossi Ue che sono tutti attorno a 5 o meno.

Risulta chiaro che la nostra rete è sovrabbondante qualunque sia la chiave di lettura e d'analisi adottata e inoltre che il nostro Paese non è allineato, per questo aspetto, al modello europeo prevalente anche a confronto di quei paesi centro-europei dove la rete di distribuzione ha difeso le sue posizioni e non ha ceduto il passo né importanti quote di mercato all'avanzata dei supermercati, evitando quella che a volte viene indicata come desertificazione da ipermercati.



Riprendiamo ora le fila di tutte le differenze che abbiamo osservato finora nei nostri viaggi fra l'Italia e il modello europeo e cerchiamo di fare una sintesi complessiva. Passiamo dunque a elencare le principali specificità Italiche nel settore:

– la struttura della rete Italiana è normalmente più antiquata, ma soprattutto più frammentata e dispersa;

– gli impianti di piccola taglia e mal posizionati sono comunque in gran parte sopravvissuti ai piani di razionalizzazione previsti o dichiarati dall'industria;

– i prezzi si sono diversificati, negli ultimi anni, in modo rilevante pure fra siti a breve distanza fra loro, anche grazie a una non sempre chiara distinzione fra servito e self service, sia all'interno della stessa stazione che fra stazioni che praticano, realmente o meno, il self;

– le stazioni non sono normalmente gestite con controlli a distanza degli stoccaggi, del prezzo e delle operazioni di incasso;

– il non oil *è poco sviluppato e ancor meno standardizzato a livello di Compagnia;*

– il rapporto gestore–compagnia è meno stretto e coeso, funziona a camere separate e, di conseguenza, si opera poco "in rete"*;*

– gli orari di apertura non sono competitivi con quelli nella grande distribuzione;

– i marchi bianchi singoli e locali si sono diffusi in modo ampio e variegato rispetto, magari, a più strutturate "reti bianche" *presenti (quando presenti) all'estero.*

Con lo spirito del ricercatore empirico non possiamo che cercare le spiegazioni di questi fenomeni, rispondendo alla domanda: "se questi sono i fenomeni evidenti di differenziazione del nostro Paese, quali sono i fattori di divergenza a monte e origine di tali fenomeni?"



Dando per scontate le differenze originate dalla mentalità e dai costumi delle genti italiane, facciamo tuttavia alcune constatazioni specifiche relative al settore in Italia:

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

*A. in Italia esiste, immutato, da sempre, il vincolo del contratto di comodato (per storia e struttura totalmente "*benzinocentrico*" e difficilmente adeguabile ai tempi) e di altre connesse regolamentazioni, senza uguali in Europa, che finiscono da un lato per interferire con armoniche politiche di* pricing*, lo sviluppo del* non oil *e le ottimizzazioni logistiche e, dall'altro, per rendere più complesso il* turn-over *dei gestori (che, in Europa arriva a interessare quote di oltre il 5% delle stazioni ogni anno, con un forte interscambio da e verso altri settori commerciali);*

B. la categoria organizzata dei gestori naturalmente rafforza le barriere difensive in uscita mentre, di converso, le barriere all'ingresso permangono anche grazie alle difficoltà finanziarie derivanti dall'acquisto del prodotto anziché dalla sua gestione in commissione; il tutto rende il sistema meno aperto da e verso altre tipologie di commercio e di commercianti;

C. la normativa italiana degli orari degli esercizi commerciali si è evoluta solo dove hanno agito forti istanze di settore (come ha fatto e ottenuto per sé la grande distribuzione) e non in modo organico e omogeneo fra i comparti diversi, lasciando al palo proprio il settore rete carburanti, frenato, al suo interno, da interessi solo apparentemente divergenti fra le sue diverse componenti;

D. Garanti, Stato e Autorità locali (e le compagnie?) non hanno esercitato un ruolo di guida sufficientemente forte e incisivo e di respiro ampio in direzione di un'effettiva armonizzazione con l'Europa, a volte puntando più a normare i dettagli (per esempio: come adeguare comodato e non-oil*? quale la trasparenza corretta dei prezzi?) che il quadro generale.*

Quali sono le conseguenze di tutto ciò sulla evoluzione del settore nel tempo?

Per lunghi anni il sistema è rimasto sostanzialmente ingessato, con una dominanza nel mercato da parte delle compagnie, con un pricing *molto compatto e stabile, strutture bloccate, ma pur tuttavia in grado di sopravvivere…… poi le spinte del mercato sono arrivate (vieppiù a seguito della crisi, del calo drammatico dei volumi, dello scrollone dello "*scontone*" e di nuove politiche di* pricing *differenziato, dell'aumento degli indipendenti senza marchio di Oil Company…) e hanno agito all'interno del settore in modo involutivo e, in modo trasversale, pressando dall'esterno:*

– i supermercati hanno finito per confiscare una parte delle prospettive future del non oil*;*

– i prezzi sono andati verso una diversificazione alquanto disordinata e poco comprensibile, anche a causa della frammentazione dei marchi e delle aziende;

– le compagnie hanno un ridotto interesse a investire sulla qualità delle strutture (automazione, controlli a distanza, non oil*…) non avendo modo né, da un lato, di meglio integrarsi con i gestori né, dall'altro, di programmare facilmente la concentrazione su un numero più limitato e selezionato di stazioni;*

– tutto il settore è rimasto confinato alla centralità della benzina, la cui domanda è anelastica (cioè di fatto indipendente da prezzo, qualità, marketing*…) e non in grado di sostenere, nel medio-lungo termine, il costo e il valore crescenti dei beni e delle strutture impiegati;*

– l'illegalità è avanzata (al di là della endemica spinta della malavita) grazie alla crisi, trovando più spazi di azione, meno controllo e più domanda.

Insomma la redditività complessiva del settore, erosa dall'esterno e incapace di tenere un ritmo evolutivo sano di crescita quali-quantitativa, si sta richiudendo su se stessa, mentre la parallela crisi e razionalizzazione del sistema di raffinazione riduce l'attrattiva della rete come outlet privilegiato della produzione.

*Questo è quello che si chiama (nel gergo aziendale) l'"*as is*" (il com'è). Si può tuttavia dire che il modello "*to be*" (cioè verso il quale si dovrebbe andare) esiste già…… è l'Europa.*

Basta varcare la frontiera, sperando di non trovare muri che ci blocchino, e percorrere le strade di Austria, Germania, Svizzera… Il primo maestro televisivo della nostra storia, Alberto Manzi, diceva sempre che … "non è mai troppo tardi".>>

Nel premettere che si condividono alcune delle analisi – peraltro risapute da tempo – sulla rete italiana, va detto che le reti di cui parla, o che propone a modello, Ulisse-Piunti [in almeno sette dei nove articoli della serie], sono qualcosa di ben diverso dalla situazione italiana.

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



Sono o reti connesse ad altre attività locali ed autonome prevalenti [come in Svizzera: «*…la benzina non è al centro di questi siti; il proprietario la usa come un servizio aggiuntivo per i suoi clienti e per il villaggio; insomma cerca di mettere a reddito questo* asset *senza dargli più importanza che tanto, ma traendone i dovuti vantaggi. In altri termini egli non è un gestore di stazioni di servizio, né un benzinaio; è un piccolo o medio imprenditore che si occupa di auto (meccanico, gommista, garagista) oppure le vende, a volte è il* "car-dealer" *del villaggio dove il suo nome vale come garanzia per la qualità della riparazione o del modello di auto che egli propone in vendita*»], e/o, in ogni caso, anche nelle reti strutturate in grandi impianti delle Oil Company, «*la benzina non è più la* "prima donna" *nel punto vendita*».

Così come gli istituti che regolano il rapporto con le gestioni [gestori indipendenti per via delle «*mille qualità del gestore ed i limiti della gestione diretta*»] – in un contesto, come già detto, in cui la vendita dei carburanti ha un valore minoritario rispetto al complesso delle attività del punto vendita – sono né più né meno che il contratto di commissione [«*le tipologie possono variare in funzione dell'erogato o della durata del turno (24 ore vs 16, p.es.) , ma la sostanza è che, normalmente, le commissioni sono, in ragione della presenza importante del* non oil, *ridotte al massimo a 2-3 centesimi/litro*»], così che «*….non essere proprietario del carburante ha, per il Gestore Europeo, un'altra conseguenza importante. Non deve disporre del capitale circolante per finanziare l'acquisto dello stoccaggio del prodotto e, d'altro lato, non deve configgere con la Compagnia nella definizione di una adeguata dilazione, se concessa o concedibile, del pagamento. Come noto, la mancanza di capacità finanziaria di un Gestore può essere, oltre che il problema che porta al fallimento della gestione stessa, la barriera all'ingresso di validi operatori che si candidino a quest'attività, per la quale, come noto, le compagnie pretendono adeguate garanzie a salvaguardia del pagamento della fornitura. Minori barriere all'ingresso, minore rilievo finanziario del tema "*acquisto benzina*", meno problemi, quindi, se la benzina non è al centro*».



Insomma, Ulisse – che pure non è né un ingenuo, né un signor Nessuno rispetto al mondo petrolifero nazionale – ci indica come risolutivi modelli «*esotici*» che, a) nelle realtà in cui sono applicati, non sono nati ieri, ma si sono consolidati nel tempo, che b) nella nostra Itaca-Italia non sono applicabili solo con un atto di improvviso ravvedimento che possa fare piazza pulita di decenni di scelte che sono andate in tutt'altra direzione [ad esempio, lo sradicamento della rete dalle attività autonome ed accessorie, la mitologia degli impianti portanti per finire all'opposto con la scorciatoia del *ghost* , l'eccesso di «*oilcentricità*», e via dicendo] che c) sono stati preventivamente scartati per responsabilità precisa delle così dette Oil Company, le quali peraltro portano altresì la responsabilità diretta anche dell'evoluzione/involuzione del mercato, in un complesso ed alla lunga ingestibile gioco di prestigio per conciliare l'*imprinting* del modello di rete portante, ma nel contempo la sua terziarizzazione e dequalificazione, per difendere quote di mercato in extrarete facendo concorrenza alla propria rete, insistendo nel contempo nell'ossessione del controllo del prezzo, nonostante il mercato sia ormai ampiamente «*bucato*».

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



Insomma, sembra un po' tardi per credere alle illusioni del canto delle sirene in un contesto in cui le medesime Oil Company, quando non scelgono di andarsene, vanno in un ordine che più sparso non si può nell'affrontare il mercato. [**G.M.**]

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

UNA GIORNATA DI PREZZI IN PROVINCIA DI ROMA

— 17 luglio 2016



I prezzi di un giorno nella rete distributiva delle maggiori province italiane: è l'argomento di una serie di articoli che usciranno prossimamente su **Figisc Anisa News** e che iniziano con questo numero partendo dalla **provincia di Roma** [dal 2015 ridenominata Città Metropolitana], che con oltre 4,310 milioni di abitanti, di cui quasi 2,865 milioni concentrati nella città capitale, è la più popolosa del Paese.

I dati prescelti sono quelli della giornata di giovedì 14 luglio 2016, quali rilevati dalla rubrica ***Focus*** di **QUOTIDIANO ENERGIA**, che giornalmente elabora i dati dell'Osservatorio Prezzi Carburanti del MISE.

Nella giornata in oggetto sono stati elaborati sia i prezzi della benzina per n. 679 impianti per la modalità *self* e per n. 549 per la modalità *servito* che quelli del gasolio per n. 677 impianti per la modalità *self* e per n. 582 per la modalità *servito*.

Oltre ai prezzi medi per ciascuno dei marchi petroliferi delle *major* [Agip Eni, Api Ip, Esso, Q8 Kupit, Repsol, ex Shell, Tamoil e TotalErg] e di quelli connessi alla loro filiera [come è il caso di Retitalia] presenti nell'anagrafica dell'Osservatorio, considerati nel loro insieme come «***rete colorata***», sono stati anche elaborati dei raggruppamenti distinti per la **rete Grande Distribuzione-GDO** [Auchan, Carrefour, Conad], mentre gli indipendenti sono stati raggruppati nella **rete *no-logo***, nel quale sono inserite non solo le «*pompe bianche*» che non si fregiano di un marchio, ma anche quelle che invece sono in anagrafica con la propria insegna [7 sette, Blf, Blu Fuel, D'Amico, Edra Oil, Enerpetroli, Fiamma 2000, Icm, MyOil, Oil Italia, Petrol Fuel, Socomci e Toil].

I dati sono esposti nelle seguenti due tavole, distinte per prodotto, con i prezzi disposti in ordine decrescente:

PREZZI BENZINA – 14.07.2016

Benzina self				Benzina servito			
Marchio/Gruppo	N. PV	Prezzo	% PV	Marchio/Gruppo	N. PV	Prezzo	% PV
ex Shell	2	1,640	0,29%	ex Shell	4	1,664	0,73%
Retitalia	5	1,493	0,74%	Kuwait Q8	50	1,649	9,11%
Api Ip	133	1,489	19,59%	Agip Eni	118	1,614	21,49%
Esso	35	1,487	5,15%	Api Ip	104	1,611	18,94%
TotalErg	120	1,485	17,67%	***Media colorati***	**448**	**1,600**	**81,60%**
Kuwait Q8	119	1,483	17,53%	Retitalia	6	1,590	1,09%
Media colorati	**608**	**1,483**	**89,54%**	**Media generale**	**549**	**1,580**	**100,00%**
Media generale	**679**	**1,480**	**100,00%**	Esso	29	1,578	5,28%
Tamoil	36	1,478	5,30%	TotalErg	96	1,578	17,49%
Agip Eni	143	1,474	21,06%	Repsol	14	1,543	2,55%
Repsol	15	1,461	2,21%	Tamoil	27	1,536	4,92%
Media no-logo	**67**	**1,456**	**9,87%**	***Media no-logo***	**100**	**1,489**	**18,21%**
Media GDO	**4**	**1,415**	**0,59%**	***Media GDO***	**1**	**1,399**	**0,18%**

PREZZI GASOLIO – 14.07.2016

Gasolio self				Gasolio servito			
Marchio/Gruppo	N. PV	Prezzo	% PV	Marchio/Gruppo	N. PV	Prezzo	% PV
ex Shell	2	1,465	0,30%	Kuwait Q8	50	1,483	8,59%
Agip Eni	142	1,318	20,97%	ex Shell	4	1,471	0,69%
Media colorati	**607**	**1,311**	**89,66%**	Agip Eni	118	1,461	20,27%
TotalErg	120	1,311	17,73%	Api Ip	104	1,432	17,87%
Api Ip	133	1,309	19,65%	***Media colorati***	**478**	**1,422**	**82,13%**
Esso	35	1,309	5,17%	TotalErg	96	1,412	16,49%
Kuwait Q8	119	1,309	17,58%	**Media generale**	**582**	**1,402**	**100,00%**
Media generale	**677**	**1,308**	**100,00%**	Esso	28	1,399	4,81%
Tamoil	36	1,303	5,32%	Retitalia	6	1,393	1,03%
Repsol	15	1,297	2,22%	Repsol	14	1,380	2,41%
Retitalia	5	1,294	0,74%	***Media no-logo***	**103**	**1,312**	**17,70%**
Media no-logo	**66**	**1,279**	**9,75%**	Tamoil	58	1,309	9,97%
Media GDO	**4**	**1,245**	**0,59%**	***Media GDO***	**1**	**1,239**	**0,17%**

Dai dati elaborati per i punti vendita, il peso percentuale della rete colorata oscilla tra l'89,5 e l'89,7 % [a seconda dei prodotti] del totale per la modalità *self* e tra l'81,6 e l'82,1 % del totale per la modalità *servito*; il gruppo *no-logo* vale il 9,8÷9,9 % del totale per la modalità *self* e il 17,7÷18,2 % per la modalità servito; la rete GDO pesa solo uno 0,2÷0,6 %.

Il livello dei prezzi è mediamente nel complesso della rete pari a 1,480 euro/litro per la benzina *self* ed a 1,580 euro/litro per la benzina *servito*, a 1,308 euro/litro per il gasolio *self* ed a 1,402 per il gasolio *servito*. Sopra questa media generale si posiziona ovviamente la media della rete colorata con valori di 1,483 euro/litro per la benzina in *self* [punte massime di 1,640], 1,600 per quella in *servito* [punte massime di 1,664], 1,311 per il gasolio in *self* [punte massime di 1,465] e 1,422 in *servito* [punte massime di 1,483]. Sotto la media generale si posiziona la media della rete *no-logo*: 1,456 euro/litro per la benzina in *self*, 1,489 per quella in *servito*, 1,279 per il gasolio in *self* e

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

1,312 in *servito*; ancora maggiormente inferiore sono i valori medi della rete GDO: tra 1,399 e 1,415 euro/litro per la benzina, tra 1,239 e 1,245 per il gasolio [tra l'altro, in funzione della diversità del numero dei punti vendita che applicano le due diverse modalità (il servito lo fa un solo impianto), i prezzi in *servito* in questo gruppo risultano inferiori alla media dei prezzi in *self*].

La differenza dei prezzi tra la media della rete colorata e la media di quella *no-logo* vale circa 2,6÷3,3 cent/litro a seconda dei prodotti nella modalità *self* [valore che sale a 6,6÷6,7 cent/litro nel confronto con la media della rete GDO], nella modalità *servito* il delta tra la media della rete colorata verso la media di quella *no-logo* pesa per 11,0÷11,1 cent/litro, mentre sulla media della rete GDO sale fino a 18,3÷20,1 cent/litro.

Il delta medio tra prezzi in *servito* e prezzi in *self* nella rete colorata ammonta a 11,1÷11,8 cent/litro [con punte di 16,6÷17,4 per Q8 Kuwait, 14,0÷14,3 per Agip Eni e 12,2÷12,3 per Api Ip], un dato che scende a 3,3÷3,4 cent/litro nella media della rete *no-logo*.

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

PARCO VEICOLI: COM'È CAMBIATO DAL 2005 AL 2015. TENDENZE 2016

— 17 luglio 2016



Un incremento in dieci anni di quasi 4,8 milioni di veicoli [+10,73 %], di cui quasi 2,7 milioni di autovetture [+7,74 %] e 1,6 milioni di motocicli [+32,51 %] in più: è il quadro che emerge dal confronto sui dati, forniti dall'**ACI**, del parco veicolare per categoria ed alimentazione del 2015 rispetto al 2005.

Su un totale di 49,134 milioni di veicoli [erano 44,373 nel 2005], nella distinzione per categoria, le vetture nel 2015 ammontano a 37,351 milioni di unità, contro 34,667 nel 2005 [+7,74 %, con un tasso di vetture per abitante che sale a 0,616 nel 2015 (37,351 milioni di vetture su 60,666 milioni di residenti) da 0,593 del 2005 (34,667 milioni di vetture su 58,462 milioni di residenti)], i motocicli sono 6,544 milioni contro i 4,938 di dieci anni prima [+32,51 %], gli autocarri trasporto merci sono 3,944 milioni contro i 3,638 del 2005 [+8,42 %]; queste tre categorie costituiscono nel 2015 [e costituivano anche nel 2005] oltre il 97 % del parco veicolare, nella la cui parte residuale si identificano gli autoveicoli speciali/specifici [695mila contro 542mila nel 2005, +28,23 %], i motocarri e quadricicli trasporto merci [268mila contro 316mila nel 2005, unica categoria in diminuzione (-15,15 %)], i trattori stradali e le motrici [154mila contro 148mila nel 2005, + 3,84 %], gli autobus [98mila contro 94mila nel 2005, +3,76 %] e, infine, i motocarri e quadricicli speciali/specifici [81 mila unità contro le 29mila del 2005, +176,29 %].

PARCO VEICOLI 2005 – ACI

CATEGORIE	BENZINA	BENZINA E GAS LIQUIDO	BENZINA E METANO	GASOLIO	ALTRE	TOTALE
autobus	615	204	1.352	91.710	556	**94.437**
autocarri trasp. merci	291.928	14.415	10.924	3.317.548	2.925	**3.637.740**
autoveicoli speciali/spec.	24.111	4.772	766	511.558	712	**541.919**
autovetture	23.525.284	977.348	344.734	9.811.036	9.083	**34.667.485**
motocarri, quadricicli merci	168.878	22	352	51.113	95.276	**315.641**
motocicli	4.378.621	6	59	629	559.044	**4.938.359**
motov., quadricicli spec.	24.650	4	1	1.482	3.049	**29.186**
trattori strad./motrici	148	57	6	147.863	99	**148.173**
TOTALE	**28.414.235**	**996.828**	**358.194**	**13.932.939**	**670.744**	**44.372.940**

Nella distinzione per alimentazione, i veicoli alimentati a benzina diminuiscono di 11,86 punti percentuali, da 28,414 nel 2005 a 25,044 milioni di unità [ossia dal 64,04 % del totale al 50,97 %], quelli alimentati a gasolio incrementano di ben 45,27 punti percentuali, da 13,933 nel 2005 a 20,240 milioni di pezzi [ossia dal 31,40 % del totale al 41,19 %], quelli alimentati a GPL aumentano di un +118,99 % da 0,997 nel 2005 a 2,183 milioni di unità [dal 2,25 % del totale al 4,44 %], mentre quelli alimentati a metano segnano un incremento di 171,31 punti percentuali, da 358mila nel 2005 a 972mila [dallo 0,81 % del totale all'1,98 %]. Le alimentazioni diverse aumentano di 3,66 punti percentuali, da 671mila nel 2005 a 695mila unità [dall'1,51 % del totale all'1,42 %], con una consistenza del parco ad alimentazione elettrica di 102mila unità [0,21 % del totale], con un tasso di incremento su solo due anni prima dell'84,4 %.

Le statistiche relative al parco autovetture rilevano che quelle alimentate a benzina sono scese da 23,525 milioni e dal 67,86 % del totale nel 2005 a 18,568 milioni di unità ed al 49,71 % nel 2015, quelle alimentate a gasolio sono salite da 9,811 milioni e dal 28,30 % del totale nel 2005 a 15,666 milioni di unità ed al 41,94 % nel 2015. Le autovetture alimentate a GPL salgono da 0,977 milioni di unità e dal 2,82 % del totale nel 2005 a 2,137 milioni ed al 5,72 % nel 2015, mentre quelle alimentate a metano crescono da 345mila unità e dallo 0,99 % del totale nel 2005 a 883mila ed al 2,36 % nel 2015.

PARCO VEICOLI 2015 – ACI

CATEGORIE	BENZINA	BENZINA E GAS LIQUIDO	BENZINA E METANO	GASOLIO	ELETTRICO IBRIDO	ALTRE	NON DEFINITO	TOTALE
autobus	495	358	4.007	92.579	495	14	43	**97.991**
autocarri tr. merci	212.767	38.900	80.074	3.607.879	3.626	29	689	**3.943.964**
autoveicoli speciali	20.727	6.523	3.638	663.220	644	5	131	**694.888**
autovetture	18.568.405	2.137.078	883.190	15.666.309	89.932	454	5.865	**37.351.233**
motocarri, merci	147.187	13	236	54.864	811	64.600	111	**267.822**
motocicli	6.020.674	24	558	701	2.160	518.829	666	**6.543.612**
motoveicoli spec.	73.355	1		1.230	4.517	1.532	4	**80.639**
trattori str. motrici	152	33	126	153.412	20	1	114	**153.858**
TOTALE	**25.043.762**	**2.182.930**	**971.829**	**20.240.194**	**102.205**	**585.464**	**7.623**	**49.134.007**

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

E per le tendenze del 2016 nel settore dell'automobile, si registrano i dati riportati sul *Focus* mensile 06/2016 dell'**ANFIA**, la Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, che testualmente citiamo:

«*Nel cumulato da gennaio a giugno 2016 le nuove autovetture immatricolate hanno superato il milione di unità: 1.042.2391 (+19,2%), con volumi inferiori solo a quelli di gennaio/giugno 2010 (1.165.397 unità). Rispetto al volume medio delle auto immatricolate negli anni 2007- 2010 (1.245.377), il mercato, nel 1° semestre 2016, risulta inferiore del 16%.*

Le immatricolazioni delle auto a benzina registrano un incremento a giugno del 20% e conquistano il 33% del mercato; le auto diesel invece registrano un incremento del 15% e una quota del 57%. Il mercato delle auto ibride registra un aumento del 29%; le auto a gpl e a metano invece perdono rispettivamente il 23% e il 32% del mercato. Complessivamente le vendite di auto ad alimentazione alternativa si riducono del 20% circa rispetto a giugno 2015 e pesano per il 10% del mercato totale, erano circa il 14% a giugno 2015.

In gennaio-giugno 2016 le auto a trazione diesel crescono del 20,5% e quelle a benzina del 32%, le vetture ibride registrano un incremento del 48%, mentre le elettriche calano del 27%. Segno negativo del 14% circa per il mercato delle auto a trazione alternativa, per la forte contrazione del mercato delle autovetture a gas: le vetture a GPL in sei mesi perdono il 20% del mercato rispetto ad un anno fa e 2,7 punti di quota, mentre le vetture a metano perdono oltre il 23% dei volumi e 1,4 punti di quota».

Per un approfondimento è possibile consultare e/o scaricare l'informativa **ANFIA** in formato pdf cliccando col *mouse* sul seguente titolo:

ITALIA-Focus ANFIA 06_16