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

FIGISC ANISA NEWS N. 22/2015 21.06.2015

LETTERA APERTA AD ENI



ENI, dunque, chiarisca quanto prima, rispondendo ai pressanti inviti già fatti anche sulle partite aperte sulla gestione dell'accordo, a tutte le Organizzazioni della categoria la questione di fondo che è stata qui chiaramente posta – la tenuta dell'accordo, in quanto discendente dalle norme del settore, e della politica commerciale in esso sottesa, quale scelta dell'azienda e la loro reciproca fondatezza – e, quale primo utile segnale di conferma, ripristini le condizioni di prezzo a coloro a cui le ha alterate.

IN QUESTO NUMERO

VENDITE 2014: DAL 2008 LA RETE HA PERSO IL 26 %

I dati delle vendite per il 2014, recentemente pubblicati sul Bollettino Petrolifero [12.06.2015] dal Ministero per lo sviluppo economico –…

VERTENZA AUTOSTRADE: SOSPESO LO SCIOPERO

Simona VICARI A seguito dell'incontro avvenuto mercoledì 17 giugno presso il Ministero dello sviluppo economico e degli impegni ivi assunti…

FIGISC ANISA NEWS N. 22/2015

SOMMARIO

LETTERA APERTA AD ENI
21 giugno 2015

VENDITE 2014: DAL 2008 LA RETE HA PERSO IL 26 %
21 giugno 2015

VERTENZA AUTOSTRADE: SOSPESO LO SCIOPERO
21 giugno 2015

ASSEMBLEA U.P.: LA RETE, LE IMPOSTE E L'ILLEGALITÀ
21 giugno 2015

LA DISFATTA: VENDITE AUTOSTRADE 2014 ASSAI PEGGIO DEL 1979
21 giugno 2015

CONSUMI A MAGGIO: BOTTA DEL 3 % IN MENO, IN RETE -4,6 %
21 giugno 2015

Scarica

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

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

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

LETTERA APERTA AD ENI

— 21 giugno 2015



A distanza di ormai sei mesi dalla firma dell'accordo di dicembre è più che mai opportuno, più che mai necessario, porre all'azienda qualche preciso e diretto interrogativo.

Scegliere di farlo apertamente non preclude in alcun modo che si procederà comunque a farlo anche con tutti gli aspetti formali e nell'auspicabile massima condivisione di tutte le componenti di rappresentanza della Categoria.

Già sono diverse le problematiche aperte e non ancora risolte in sede di applicazione dell'accordo stesso – cui si aggiunga che le procedure di verifica della sua attuazione tra le parti che lo hanno sottoscritto non vengono attivate nei termini ivi previsti -, al punto che già le Organizzazioni di categoria dei gestori hanno sollecitato ripetutamente, e purtroppo senza adeguato riscontro, un confronto con l'azienda stessa.

Nuovi fatti ci vengono recentemente e ripetutamente segnalati, con particolare riferimento alla gestione del prezzo consigliato nelle due modalità «*self*» e «*servito*» per una aliquota di impianti di marchio sul territorio: a tali impianti [cosìddetti «*special*»] – a cui erano state accordate condizioni [e relativi vincoli] particolari di prezzo, proprio in considerazione della particolare aggressività della concorrenza nel micro mercato locale -, sarebbero stati aumentati, anche in maniera sensibilmente elevata, i prezzi consigliati nella modalità «*servito*» ovvero aumentata ulteriormente la «*forchetta*» di prezzo tra la modalità in «*self*» e quella in «*servito*».

Ora, è di tutta evidenza che tale condotta – indipendentemente da «*quanti*» impianti [e pure da «*dove*», «*come*» ovvero «*di quanto*»] essa coinvolga – espone quei gestori, della cui situazione di non competitività particolarmente grave la stessa azienda si era fatta inizialmente responsabile, ad una premeditata penalizzazione economica e di mercato, all'impossibilità di poter giustificare un divario così troppo elevato tra i due prezzi – in nessun modo relazionabile con il valore del servizio prestato -, allo sviamento della clientela, alla perdita di erogato, alla penalizzazione del margine di base ed anche di quello differenziale sul servito, alla assunzione di costi passivi del tutto improduttivi per sostenere lo svolgimento del servizio.

Per cui, pubblicamente e formalmente, **per questi gestori non si può richiedere altro che l'immediato ripristino delle condizioni precedenti all'intervento unilaterale sul prezzo**.
Lo richiede, se non altro, il minimo rispetto dell'accordo sottoscritto dalle parti il 19 dicembre del 2014, che – come altri accordi, nel marchio, in altri marchi e nel settore – non può essere sempre e solo soggetto ad interpretazioni arbitrarie, casuali, indefinite, a seconda del caso e del momento, di una delle parti contraenti – cosa, del resto, di cui siamo stati lungamente testimoni -.

Né «*solo*» dell'osservanza o meno dell'accordo si tratta.



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

Tale problematica – unitamente alle altre cui abbiamo prima solo vagamente accennato – rimanda, infatti, ad una questione di fondo a carattere generale.

È ben noto ad ENI che l'accordo è stato faticosamente sottoscritto in funzione di alcuni contenuti normativi – su quelli economici è stato usato l'eufemismo dell'accordo «*di solidarietà*»! – su cui, da parte delle Organizzazioni di categoria, si sono capiti/o si sono voluti vedere/ segni di speranza e di controtendenza:

1) un riposizionamento del ruolo del gestore rispetto alla deriva della automatizzazione totale,

2) un ripristino della intangibilità del margine concordato rispetto alla lunga stagione della compartecipazione sugli sconti di *iperself*,

3) qualche regola per condizioni più eque per competere rispetto alla esperienza negativa dei *cluster*,

tutti concetti «*sindacalesi*» teorici che assumono un valore reale – visti i tempi che attraversiamo e la situazione del settore, in cui le norme su negoziazione e contratti sono scritte, ma inefficaci – se e solo se possono essere riscontrati da un progetto «*aziendale*» di concreta politica commerciale tutto sommato non incompatibile con essi.

Così i gestori si sono organizzati la risorsa umana ed un minimo di piano economico per affrontare faticosamente la **nuova politica commerciale del marchio**. **Nell'ottica e nella speranza**, dopo anni di esperienze negative, **di una ragionevole stabilità della stessa**, condizione minima per verificare erogati, costi, ricavi e risultati, insomma per poter ancora lavorare.

Ciò che ora – al di là del rispetto delle regole concordate, che diventa astratto e quindi del tutto inefficace quando le regole, come avviene beninteso non solo in ENI, vengono cambiate «*in corsa*», o quando le strategie commerciali durano lo spazio di una stagione o quando cambia il *management* o quando vi sono oscillazioni/incertezze/diversità di posizioni sulle stesse strategie, o quando si risponde azzardosamente alle sollecitazioni del mercato, cioè sempre – **è il caso di chiedere all'azienda se quel progetto di politica commerciale, che è stato alla base di un difficile incontro tra contenuti «*sindacali*» e scelte aziendali, sia ancora valido o stia cambiando qualcosa e se non vi siano tentazioni di riportare le lancette dellìorologio indietro, cioè alle politiche commerciali precedenti**.

L'eventuale risposta che la politica commerciale è sempre quella, se non altro perché comprovata dalla partenza alla grande della campagna di *marketing* sul «***+Servito***», non è che una mezza risposta [cui si potrebbe, peraltro, obiettare che meglio sarebbe stato riversarne il costo per limare il divario tra i prezzi nelle due modalità di offerta, dal momento che l'efficienza competitiva del marchio sul mercato è comunque critica]: i gestori, ed anche le loro Organizzazioni, sono stati a lungo abituati a trovarsi tra capo e collo repentini cambiamenti e capovolgimenti di indirizzo che ne hanno prodotto fin troppo spesso solo il *default* economico.

Segnali come quelli sulla modificazione unilaterale dei prezzi che abbiamo più sopra denunciato [ma potremmo parlare della campagna a tappeto di contestazione di superamento del prezzo massimo, la stessa vicenda del recesso dall'accordo della rete autostradale – solo per parlare delle cose più importanti, e neanche di tutte], pur sapendo che l'azienda gioca comunque la carta del massimo di «*flessibilità*» [«*flexability*» sarebbe il termine giusto], sono indizi inquietanti di una situazione per nulla definita e in odore di ennesima e non negoziata mutazione.

Sarebbe bene che ENI, dunque, chiarisse quanto prima – peraltro rispondendo ai pressanti inviti già fatti anche sulle altre partite aperte sulla gestione dell'accordo – a tutte le Organizzazioni della categoria la questione di fondo che è stata qui posta – la tenuta dell'accordo, in quanto discendente dalle norme del settore, e della politica commerciale in esso sottesa, quale scelta dell'azienda, nonché la loro reciproca compatibilità – e, quale primo utile segnale di una possibile conferma, ripristinasse le condizioni di prezzo a coloro a cui le ha alterate.

FIGISC CONFCOMMERCIO

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

VENDITE 2014: DAL 2008 LA RETE HA PERSO IL 26 %

— 21 giugno 2015



I dati delle vendite per il 2014, recentemente pubblicati sul **Bollettino Petrolifero** [12.06.2015] dal **Ministero per lo sviluppo economico – DGERM**, riguardano i prodotti benzina e gasolio, distinti in rete ed extrarete, e per la rete suddivisi tra rete ordinaria ed autostradale, mentre per il gpl la distinzione è tra il totale ad uso per l'autotrazione e la quota in rete, il tutto suddiviso su base regionale e provinciale ed espresso in tonnellate.

Tali dati sono stati rielaborati da **FIGISC ANISA** in litri secondo le densità usuali e confrontati sia con l'anno immediatamente precedente – il 2013 -, sia con l'anno precedente più prossimo prima dell'inizio della crisi economica, assunto convenzionalmente come l'anno 2008.
Lo studio completo è disponibile consultando e scaricando il documento all'indirizzo web:

http://www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio/vendite-rete-ed-extrarete-anno-2014-per-singole-province/identificatore/4938

oppure **cliccando qui sotto**

NEWSLETTER VENDITE_063_2015.

Per quanto attiene le **vendite nell'ambito della rete ordinaria, la somma di benzina e gasolio si attesta nel 2014 su 21,948 miliardi di litri, contro i 22,593 del 2013 ed i 29,599 del 2008, con una perdita di 2,85 punti percentuali sul 2013 e di ben 25,85 punti percentuali sul 2008**.

Otto regioni su venti totali e cinquantuno province su centotre presentano una flessione percentuale sul 2008 maggiore del valore medio nazionale [-25,85 %]; ben undici regioni su venti e cinquantotto province su centotre registrano una flessione percentuale sul 2013 più marcata del valore medio nazionale [-2,85 %].

Nella rete ordinaria, la benzina scende da 12,931 miliardi di litri nel 2008 a 8,438 nel 2013 ed a 7,942 nel 2014, con un arretramento del 38,58 % sul 2008 e del 5,88 % sul 2013, mentre il gasolio passa da 16,668 miliardi di litri nel 2008 a 14,155 nel 2013 ed a 14,006 nel 2014, con una flessione del 15,97 % sul 2008 e del 1,05 % sul 2013.

Vendite rete ordinaria – Somma di benzina e gasolio – Milioni di litri

Regioni	2008	2013	2014	Var. % 2014 vs/ 2008	Var. % 2014 vs 2013
Piemonte	2.212	1.722	1.745	-21,1%	+1,3%
Valle d'A.	93	50	48	-48,0%	-4,3%
Liguri	728	527	542	-25,6%	+2,7%
Lombardia	4.826	3.963	3.941	-18,3%	-0,6%
Trentino A.A.	560	492	487	-13,1%	-1,1%
Friuli V. G.	622	448	487	-21,7%	+8,7%
Veneto	2.361	1.522	1.464	-38,0%	-3,8%
Emilia R.	2.411	1.678	1.602	-33,6%	-4,5%
Toscana	2.175	1.673	1.612	-25,9%	-3,6%
Marche	855	671	607	-29,0%	-9,5%
Umbria	465	362	383	-17,7%	+5,6%
Lazio	2.830	2.280	2.124	-25,0%	-6,9%
Molise	147	106	95	-35,5%	-10,0%
Abruzzo	693	533	495	-28,6%	-7,0%
Campania	2.173	1.367	1.350	-37,9%	-1,3%
Puglia	1.861	1.490	1.405	-24,5%	-5,7%
Basilicata	268	208	203	-24,3%	-2,4%
Calabria	961	798	758	-21,2%	-5,0%
Sicilia	2.396	1.913	1.834	-23,5%	-4,2%
Sardegna	961	790	767	-20,2%	-2,8%
TOTALE	**29.599**	**22.593**	**21.948**	**-25,9%**	**-2,9%**

Il dato di vendite più elevato nella rete ordinaria – in una serie di dati dal 1979 al 2014 – è stato rilevato nell'anno 2004, nel quale la somma di benzina e gasolio era pari a 31.515 milioni di litri. Rispetto a tale dato, quello del 2014 – dieci anni dopo – evidenzia una flessione pari a -30,36 punti percentuali.

Come è noto, **assai più negativa è la situazione della rete autostradale** – illustrata nell'articolo dedicato in questo stesso

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

numero di **Figisc Anisa News** -, in cui **la somma di benzina e gasolio si attesta nel 2014 su 1,785 miliardi di litri, contro i 1,984 del 2013 ed i 3,449 del 2008, con una perdita di 10,02 punti percentuali sul 2013 e di ben 48,25 punti percentuali sul 2008**.

Quattordici regioni su diciannove [la Sardegna non ha rete autostradale] e quaranta province su settantacinque [ventotto province sono sprovviste di rete autostradale] presentano una flessione percentuale sul 2008 maggiore del valore medio nazionale [-48,25 %]; undici regioni su diciannove e trentatre province su settantacinque registrano una flessione percentuale sul 2013 più marcata del valore medio nazionale [-10,02 %].

Nella rete autostradale, la benzina scende da 0,783 miliardi di litri nel 2008 a 0,381 nel 2013 ed a 0,338 nel 2014, con un arretramento del 56,84 % sul 2008 e del 11,16 % sul 2013, mentre il gasolio passa da 2,666 miliardi di litri nel 2008 a 1,603 nel 2013 ed a 1,447 nel 2014, con una flessione del 45,73 % sul 2008 e del 9,75 % sul 2013.

Il dato di vendite più elevato nella rete autostradale – in una serie di dati dal 1979 al 2014 – è stato rilevato nell'anno 1998, nel quale la somma di benzina e gasolio era pari a 4.307 milioni di litri.

Rispetto a tale dato, quello del 2014 – sedici anni dopo – evidenzia una flessione pari a -50,56 punti percentuali.

Vendite rete autostradale – Somma di benzina e gasolio – Milioni di litri

Regioni	2008	2013	2014	Var. % 2014 vs/ 2008	Var. % 2014 vs 2013
Piemonte	316	180	162	-48,9%	-10,1%
Valle d'A.	21	10	9	-57,0%	-9,2%
Liguri	210	107	100	-52,4%	-6,7%
Lombardia	540	330	297	-45,0%	-10,1%
Trentino A.A.	59	30	27	-54,9%	-10,7%
Friuli V. G.	54	23	21	-61,2%	-7,6%
Veneto	283	153	137	-51,6%	-10,5%
Emilia R.	409	270	249	-39,1%	-7,7%
Toscana	242	147	134	-44,7%	-9,1%
Marche	101	57	52	-48,4%	-7,7%
Umbria	37	25	24	-36,3%	-4,9%
Lazio	493	278	246	-50,2%	-11,6%
Molise	17	9	8	-54,1%	-14,2%
Abruzzo	114	68	56	-51,2%	-17,6%
Campania	234	118	106	-54,7%	-10,1%
Puglia	82	45	38	-53,2%	-15,3%
Basilicata	14	6	4	-72,5%	-37,0%
Calabria	99	47	44	-56,1%	-7,6%
Sicilia	122	81	72	-40,5%	-10,4%
Sardegna	0	0	0	=0,0%	=0,0%
TOTALE	**3.449**	**1.984**	**1.785**	**-48,3%**	**-10,0%**

Per quanto attiene le **vendite extrarete, la somma di benzina e gasolio si attesta nel 2014 su 13,741 miliardi di litri, contro i 12,503 del 2013 ed i 12,385 del 2008, con un incremento di 9,90 punti percentuali sul 2013 e di 10,95 punti percentuali sul 2008**.

Undici regioni su venti e cinquantacinque province su centotre presentano una variazione percentuale sul 2008 inferiore al valore medio nazionale [+10,95 %]; nove regioni su venti e cinquantadue province su centotre registrano una variazione percentuale sul 2012 inferiore al valore medio nazionale [+9,90 %].

In extrarete, la benzina sale da 0,909 miliardi di litri nel 2008 a 1,807 nel 2013 ed a 2,183 nel 2013, con un incremento del 140,15 % sul 2008 e del 20,80 % sul 2013, mentre il gasolio passa da 11,476 miliardi di litri nel 2008 a 10,696 nel 2013 ed a 11,558 nel 2013, con un incremento dello 0,71 % sul 2008 ed un incremento dell'8,06 % sul 2013.

Le vendite extrarete di benzina costituiscono il più netto indicatore delle tendenze dell'incidenza degli indipendenti sulla rete: il prodotto, infatti, circuitato in extrarete, torna sulla rete pressoché integralmente, a differenza del gasolio che impegna invece ambedue i circuiti e solo parzialmente ritorna sulla rete.
Per la sua significatività si espone di seguito il dato delle vendite di benzina in extrarete.

Vendite extrarete – Benzina – Milioni di litri

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

Regioni	2008	2013	2014	Var. % 2014 vs/ 2008	Var. % 2014 vs 2013
Piemonte	19	44	75	285,9%	70,4%
Valle d'A.	11	50	79	650,4%	58,8%
Liguri	17	60	92	443,4%	52,5%
Lombardia	157	240	241	53,3%	0,3%
Trentino A.A.	23	27	35	55,3%	30,3%
Friuli V. G.	22	10	8	-64,2%	-19,9%
Veneto	152	288	327	115,3%	13,4%
Emilia R.	73	250	272	275,7%	9,2%
Toscana	92	167	183	98,2%	9,2%
Marche	15	28	31	112,8%	8,9%
Umbria	29	50	55	91,2%	8,9%
Lazio	107	187	267	148,2%	42,9%
Molise	1	3	3	258,1%	-15,4%
Abruzzo	16	37	37	133,7%	0,0%
Campania	49	155	191	293,6%	23,3%
Puglia	74	65	102	37,6%	58,0%
Basilicata	7	5	6	-11,2%	22,2%
Calabria	3	6	11	250,0%	95,7%
Sicilia	29	111	136	373,3%	22,4%
Sardegna	16	25	34	109,5%	33,6%
TOTALE	**909**	**1.807**	**2.183**	**140,2%**	**20,8%**

Le vendite complessive di gpl si attestano nel 2014 su 2,844 miliardi di litri, contro i 2,794 del 2013 ed i 1,826 del 2008, con un incremento di 1,78 punti percentuali sul 2013 e di 55,75 punti percentuali sul 2008.

Dodici regioni su venti e quarantanove province su centotre presentano una variazione percentuale sul 2008 inferiore al valore medio nazionale [+55,75 %]; undici regioni su venti ed cinquantaquattro province su centotre registrano una variazione percentuale sul 2012 inferiore al valore medio nazionale [+1,78 %].

Le vendite di gpl in rete si attestano nel 2014 su 1,473 miliardi di litri, contro i 1,490 del 2013 ed i 0,962 del 2008, con un decremento di 1,14 punti percentuali sul 2013 ed un incremento di 53,05 punti percentuali sul 2008.

Dodici regioni su venti e cinquanta province su centotre presentano una variazione percentuale sul 2008 inferiore al valore medio nazionale [+53,05 %]; dodici regioni su venti e quarantasei province su centotre registrano una variazione percentuale sul 2012 inferiore al valore medio nazionale [-1,14 %].

Vendite totali ed in rete – GPL – Milioni di litri

Regioni	2008 Totale	*in rete*	2013 Totale	*in rete*	2014 Totale	*in rete*
Piemonte	81	*63*	166	*130*	171	*140*
Valle d'A.	1	*0*	2	*1*	2	*1*
Liguri	9	*5*	13	*9*	13	*9*
Lombardia	240	*108*	326	*208*	312	*217*
Trentino A.A.	17	*16*	24	*22*	25	*23*
Friuli V. G.	15	*8*	17	*11*	16	*10*
Veneto	129	*68*	246	*115*	235	*145*
Emilia R.	332	*128*	447	*132*	497	*132*
Toscana	70	*64*	140	*128*	139	*119*
Marche	56	*32*	77	*57*	68	*46*
Umbria	27	*25*	46	*43*	43	*42*
Lazio	365	*223*	534	*355*	542	*329*
Molise	7	*6*	8	*6*	7	*6*
Abruzzo	39	*24*	56	*36*	59	*35*
Campania	210	*47*	311	*63*	299	*59*
Puglia	101	*63*	127	*71*	133	*67*
Basilicata	10	*7*	13	*9*	18	*9*
Calabria	18	*15*	28	*21*	33	*23*
Sicilia	71	*38*	182	*52*	197	*44*
Sardegna	29	*22*	31	*19*	34	*18*
TOTALE	**1.826**	***962***	**2.794**	***1.490***	**2.844**	***1.473***

Dal 2008 al 2014, i consumi complessivi di benzina in rete ed extrarete sono scesi da 14,623 miliardi di litri a 10,463 con una perdita di 4,160 miliardi di litri e di 28,45 punti percentuali, ma anche il gasolio è sceso da 30,810 miliardi di litri a 27,011, con una flessione di 3,799 miliardi di litri e di 12,33 punti percentuali: meno 7,959 miliardi di litri nella somma dei due prodotti, recuperati solo in piccola parte [meno del 13 %] dalla sostituzione con il gpl che nello stesso arco di tempo guadagna 1,018 miliardi di litri [+55,75 %], passando da 1,826 a 2,844 miliardi di litri.
Il saldo dei consumi dei tre prodotti, pertanto, sceso da 47,259 a 40,318 miliardi di litri, presenta un risultato in rosso di 6,941 miliardi di litri con una flessione secca del 14,69 % in sei anni.

Le vendite dei tre prodotti nel circuito «*ufficiale*» della rete – quale somma della rete ordinaria e di quella autostradale – dal 2008 al 2014 sono scese da 34,010 a 25,206 miliardi di litri, con un saldo negativo di 8,804 miliardi di litri pari a -25,89 %; per contro le vendite dei tre prodotti nei circuiti «*ufficiali*» extrarete [con conseguente ritorno parziale sulla rete] sono cresciute da 13,249 a 15,112 miliardi di litri, con un saldo positivo di 1,863 miliardi di litri pari a +14,06 %.
Tra il circuito di chi perde e quello di chi guadagna, torna il saldo di 6,941 miliardi di litri che corrisponde alla flessione dei consumi complessivi evidenziato nel capoverso precedente.

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

VERTENZA AUTOSTRADE: SOSPESO LO SCIOPERO

— 21 giugno 2015



La Sottosegretaria del MISE, Simona VICARI

Simona VICARI

A seguito dell'incontro avvenuto mercoledì 17 giugno presso il Ministero dello sviluppo economico e degli impegni ivi assunti – ma anche concertati nel corso degli incontri multilaterali – dalle parti del settore ed istituzionali in relazione a parte delle problematiche aperte sul tavolo della vertenza [ad esempio, razionalizzazione della rete, qualificazione dei servizi, continuità gestionale e rinnovo dei contratti], **FAIB Autostrade**, **FEGICA** ed **ANISA** hanno deciso di **procedere alla sospensione dello sciopero dei gestori delle aree di servizio autostradali proclamato per il 24 e 25 giugno** [si veda anche **Figisc Anisa News N. 20 del 07.06.2015**].

Al termine dell'incontro, il Ministero – in pieno accordo con le parti intervenute – ha diramato il seguente comunicato ufficiale:

<<Roma, 17 giugno 2015 –
Si è svolta questo pomeriggio presso il Ministero dello Sviluppo Economico la riunione tecnica richiesta dalle Associazioni sindacali dei gestori degli impianti di distribuzione carburanti per proseguire l'esame sulle problematiche legate alla ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sulle reti autostradali e alle prossime gare.
All'incontro – presieduto dal Sottosegretario Simona VICARI – hanno partecipato dirigenti del MiSE e del MIT, le organizzazioni sindacali dei gestori, dei concessionari autostradali e dei servizi di ristorazione, l'Unione Petrolifera e i rappresentanti delle Regioni interessate.
Sulla base della condivisione delle proposte derivate dal dialogo con le associazioni sindacali e le altre associazioni del settore il MISE e il MIT ritengono di poter concludere entro il mese di giugno la predisposizione del piano di ristrutturazione sul quale sarà acquisito il parere delle Regioni.
A fronte della richiesta da parte del Mise e del MIT le associazioni sindacali hanno quindi annunciato la sospensione dello sciopero indetto per i giorni 24 e 25 giugno. "Le organizzazioni sindacali, nel sospendere lo sciopero hanno dimostrato grande senso di responsabilità. Ora lavoriamo per concludere l'*iter* per le date annunciate", ha dichiarato il Sottosegretario **VICARI** al termine della riunione.>>

Sul fronte delle gare per l'aggiudicazione dei servizi in scadenza a fine anno, intanto, **Autostrade per l'Italia – ASPI** ha proceduto alla rinnovazione dei bandi già pubblicati il 4 giugno per trenta aree di servizio [si veda sempre **Figisc Anisa News N. 20 del 07.06.2015**, in cui era stato anche riportato sia l'elenco delle aree interessate sia il testo del bando], la cui scadenza per la presentazione delle manifestazioni di interesse, fissata allora per il 25 giugno, è stata spostata al 9 luglio 2015.



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

ASSEMBLEA U.P.: LA RETE, LE IMPOSTE E L'ILLEGALITÀ

— 21 giugno 2015



Dalla relazione del Presidente ***Alessandro GILOTTI*** *all'assemblea annuale dell'****UNIONE PETROLIFERA****, tenutasi giovedì 18 giugno u.s., riproduciamo integralmente tutti i passaggi dedicati alla rete carburanti [sia autostradale che ordinaria], alla proposta unitaria di ristrutturazione, alla questione dell'elevata imposizione fiscale sui carburanti ed alle problematiche relative alla lotta contro l'illegalità nel settore.*

<<• Particolarmente critica è la situazione che si è venuta a determinare sulla **RETE CARBURANTI AUTOSTRADALE** che in questi ultimi anni ha visto dimezzarsi i volumi venduti, in parte per la disaffezione dell'utenza che non trova più conveniente rifornirsi in autostrada visto l'eccessivo numero di punti vendita, gli alti costi di gestione e *royalties* fisse molto elevate.

• Una situazione che è divenuta sempre più preoccupante in vista del rinnovo di molti affidamenti, in scadenza a fine anno [230 aree], reso sempre più difficile dai ritardi che si sono accumulati nella definizione di un vero piano di razionalizzazione che era l'obiettivo della proroga concessa dall'Antitrust nel 2014.

• Questo avrebbe dovuto essere l'obiettivo dell'Atto d'indirizzo del MIT che nei fatti è poi risultato debole e parziale e per questo può essere considerata un'occasione mancata.

• Data la situazione, non si è nelle condizioni di poter partecipare alle gare in modo razionale e consapevole.

• Ciò può pregiudicare la continuità del servizio di distribuzione carburanti autostradale, per l'assenza al 1° gennaio 2016 di nuovi affidatari, vista la definitiva conclusione a fine anno degli affidamenti in corso.

• Gli eventuali disservizi o oneri, che ne dovessero derivare, in nessun caso potranno essere attribuiti o gravare sugli attuali operatori che da tempo chiedono di trovare una soluzione a un problema che non era certo sconosciuto.

Passando invece alla **RETE CARBURANTI ORDINARIA**, va detto che in questi ultimi anni l'eliminazione di molti vincoli all'entrata ha reso il mercato sempre più aperto e concorrenziale.

• Nonostante le chiusure, effettuate soprattutto dalle compagnie petrolifere che complessivamente dal 2007 hanno dismesso circa 1.500 impianti, in parte rimpiazzati da nuove aperture di altri operatori minori, il numero totale rimane troppo alto, gli erogati troppo bassi e dunque i costi di gestione in molti casi sono insostenibili.

• Questa difficoltà della rete a ristrutturarsi può risiedere in barriere all'uscita? In logiche «*non economiche*»?

• Certo, barriere all'uscita ci sono e sono perlopiù legate ai costi e alle procedure per la bonifica dei siti dismessi, ma il recente decreto del Ministero dell'Ambiente ha reso più semplici tali procedure e credo che qualche risultato in più si avrà.

• Nei mesi scorsi l'Unione Petrolifera **ha presentato al Ministero dello Sviluppo Economico, insieme agli altri operatori della filiera, compresi i gestori, una proposta di settore unitaria** che si pone l'obiettivo di avviare un percorso di razionalizzazione virtuoso e di ridare sostenibilità a un servizio essenziale per i cittadini.

• Una proposta giunta al termine di un lungo confronto tra le diverse parti interessate, ognuna delle quali, responsabilmente, ha ceduto qualcosa. Auspichiamo che questa proposta possa essere recepita nel DDL Concorrenza all'esame del Parlamento, come abbiamo chiesto alle Commissioni parlamentari competenti in una recente audizione.

• Per quanto ci riguarda, l'avremmo voluta molto più incisiva, ma la consideriamo come l'avvio di un processo che ci dovrebbe portare ad una rete più sostenibile e moderna.

• Per una rete di tipo europeo oltre che nei prezzi, come è ormai oggi, anche nella struttura e nelle modalità gestionali/operative, **rimangono ancora aspetti da approfondire e sviluppare, per esempio nei rapporti contrattuali con i gestori**, ma siamo fiduciosi e crediamo che questa proposta unitaria sia di buon auspicio per i necessari passi in avanti anche su questo terreno.

• Anche se essa potrà avere un impatto limitato sull'efficienza complessiva del sistema, ha però un significativo valore aggiunto in termini di adeguamento alle norme di sicurezza

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

stradale, decoro urbano nei centri ad alta intensità di punti vendita, restituzione delle aree per nuove iniziative commerciali, impatto su **fenomeni di illegalità diffusa e di sicurezza**.

• Gli impianti e le infrastrutture di trasporto sono, infatti, sempre più spesso al centro degli attacchi della criminalità che vedono negli accettatori di banconote e oleodotti una facile fonte di guadagno.

• **I punti vendita carburanti** ormai sono gli **esercizi commerciali più colpiti da questo tipo di fenomeno**, più di farmacie, banche o uffici postali.

• Attacchi che, nonostante l'impegno delle Forze dell'Ordine, rimangono difficili da contrastare.

up unione petrolifera

L'Unione Petrolifera ritiene che siano necessarie azioni combinate con le Autorità competenti ed è pronta a collaborare, come ha già fatto con la redazione del rapporto Ossif 2014 (ABI-Ministero dell'Interno) che per la prima volta ha dato evidenza a un fenomeno molto preoccupante.

• Quanto ai **crescenti fenomeni d'illegalità e contrabbando nella commercializzazione di prodotti petroliferi**, di cui si legge sempre più spesso nelle cronache, essi **trovano una motivazione anche nell'elevato carico fiscale che grava sui carburanti** italiani, colpendo la parte sana della distribuzione e minandone la sostenibilità economica.

• **La lotta all'evasione e al contrabbando è** dunque **una priorità** che ha già trovato le prime risposte dalle Istituzioni, sollecitate anche da UP, come è stato fatto per la regolamentazione degli acquisti di prodotti in sospensione Iva, la definizione di indicatori di rischio per le prevenzioni delle frodi sulla rete carburanti o anche la revisione della disciplina delle importazioni da paesi extra-Ue a forte instabilità politica.

• Un passo ulteriore potrebbe essere una revisione complessiva delle condizioni di rilascio delle autorizzazioni ai depositi fiscali per evitare distorsioni della concorrenza e garantire al contempo il gettito all'Erario.

• **Il problema dell'elevato carico fiscale sui carburanti, oggi intorno al 60% del prezzo finale, si riproporrà con forza nei prossimi anni considerato che tra imposta valore aggiunto, clausole di salvaguardia e coperture varie, sono già programmati aumenti fino al 2021 per un totale di 3 miliardi di euro, pari a circa 12-14 centesimi al litro**.

• Speriamo che come è stato fatto per gli aumenti che sarebbero dovuti scattare a inizio 2015 e a luglio, il Governo trovi altre soluzioni in grado di soddisfare le esigenze di bilancio senza gravare ulteriormente sui consumatori e sulle imprese che si sono appena liberate della tanto discussa Robin Hood Tax, bocciata dalla Consulta che però non ne ha riconosciuto la retroattività.>>

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

LA DISFATTA: VENDITE AUTOSTRADE 2014 ASSAI PEGGIO DEL 1979

— 21 giugno 2015



Nel 1979 le vendite in autostrada [i dati del Ministero cominciano da quell'anno], tra benzina e gasolio, sommavano a 2.680 milioni di litri. Nel 2014 i dati del Ministero indicano un valore sempre sommando i due prodotti di 1.785 milioni di litri. i

nsomma, **tornando indietro di qualcosa come trentacinque anni, si scopre che l'anno scorso si è venduto il 33,40 % in meno di quanto si vendeva nel 1979, o, se si preferisce, che nel 1979 si vendeva in autostrada il 50,14 % in più di quanto si è venduto nel 2014**.

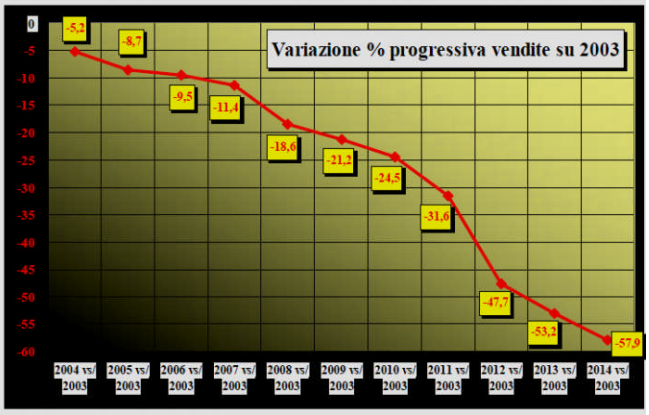
L'ultima volta che nelle vendite in autostrada si è visto il segno positivo è stato il 2003 con vendite superiori a quelle del 2002 per un +1,46 %: da allora si è trattato di una caduta continua, con un primo scossone nel 2008 [-8,10 % sul 2007], per poi, dopo una tregua biennale con perdite del 3-4 %, ricadere nel 2011 [-9,38 % sul 2010], precipitare a picco nel 2012 [-23,49 % sul 2011] e stabilizzarsi su perdite del 10 % nel 2013 e 2014 [2013: -10,55 % sul 2012; 2014: – 10,03 % sul 2013]. Alla fine della giostra, **in undici anni, dal 2003, si sono persi 2.452 milioni di litri, ossia 57,87 punti percentuali in meno, dal 2008, invece, la flessione è di 1.664 milioni di litri, pari a 48,25 punti percentuali in meno**.

Nella tavola e nel grafico che seguono sono rappresentati i dati delle vendite dal 2003 al 2014.

Vendite autostrada 2003-2014 – Miliardi di litri

Anno	Benzina	Gasolio	Somma	Var. % su anno prec.
2003	1,456	2,781	4,237	+1,46%
2004	1,215	2,800	4,015	-5,24%
2005	1,071	2,798	3,869	-3,64%
2006	0,983	2,852	3,835	-0,88%
2007	0,896	2,857	3,753	-2,14%
2008	0,783	2,666	3,449	-8,10%
2009	0,753	2,584	3,337	-3,25%
2010	0,679	2,520	3,199	-4,14%
2011	0,598	2,301	2,899	-9,38%
2012	0,426	1,792	2,218	-23,49%
2013	0,381	1,603	1,984	-10,55%
2014	0,338	1,447	1,785	-10,03%
Var. % 2014 su 2003				-57,87%
Var. % 2014 su 2008				-48,25%

Grafico perdite percentuali cumulate – 2003-2014



Nel dettaglio su base regionale, solo cinque regioni su diciannove [la Sardegna non ha rete] registrano dal 2003 al 2014 diminuzioni più ridotte rispetto alla media nazionale [-57,9 %]: Emilia Romagna, Lombardia, Sicilia, Toscana, Umbria, comunque con perdite tra il 44 ed il 56 %; solo la Valle d'Aosta è in linea con la media nazionale; tredici regioni su diciannove registrano perdite superiori alla media nazionale: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Piemonte, Puglia, Trentino Alto Adige e Veneto, con perdite tra un minimo del 59 % ed un massimo del 79 %.

Vendite regionali autostrada 2003-2014 – Milioni di litri

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

Regione	2003	2014	Var. %
Piemonte	417,7	161,7	-61,3
Valle d'A.	21,1	8,9	-57,9
Liguria	245,2	100,2	-59,1
Lombardia	659,9	296,9	-55,0
Trentino A. A.	85,1	26,7	-68,6
Friuli V. G.	68,9	21,0	-69,5
Veneto	355,6	137,0	-61,5
Emilia R.	490,0	249,2	-49,1
Toscana	304,8	133,7	-56,1
Marche	139,9	52,2	-62,7
Umbria	42,8	23,8	-44,3
Lazio	593,3	245,8	-58,6
Molise	18,8	7,8	-58,6
Abruzzo	149,7	55,7	-62,8
Campania	267,7	106,1	-60,4
Puglia	100,2	38,2	-61,8
Basilicata	19,2	4,0	-79,3
Calabria	115,3	43,6	-62,2
Sicilia	141,7	72,4	-48,9
Sardegna	0,0	0,0	0,0
ITALIA	**4.236,7**	**1.784,9**	-57,9

Dal 2003 al 2014 – con una consistenza della rete pressoché immutata – **l'erogato medio per impianto autostradale è sceso da 9,2 a 3,9 milioni di litri**.
Nel dettaglio delle regioni, solo cinque regioni su diciannove registrano nel 2014 un erogato medio per impianto superiore alla media nazionale [3,9 milioni di litri]: Emilia Romagna, Lazio, Lombardia, Marche, Umbria, mentre ben quattordici regioni su diciannove evidenziano un erogato medio inferiore: sono Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Molise, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana, Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta e Veneto.
Per alcune di queste **l'erogato medio non raggiunge neppure i due milioni di litri o li supera di un pelo**: Friuli Venezia Giulia, Molise, Puglia, Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta.

Erogato medio/impianto 2014 per regioni – Milioni di litri

Regione	2003	2014	Regione	2003	2014
Piemonte	7,0	2,7	Umbria	10,7	6,0
Valle d'A.	3,5	1,5	Lazio	13,5	5,6
Liguria	7,7	3,1	Molise	4,7	1,9
Lombardia	11,6	5,2	Abruzzo	8,3	3,1
Trentino A. A.	6,5	2,1	Campania	8,1	3,2
Friuli V. G.	5,7	1,8	Puglia	5,0	1,9
Veneto	9,9	3,8	Basilicata	9,6	2,0
Emilia R.	13,6	6,9	Calabria	7,7	2,9
Toscana	7,8	3,4	Sicilia	7,1	3,6
Marche	11,7	4,3	Sardegna	0,0	0,0
			ITALIA	**9,2**	**3,9**

Ai dati delle vendite è corretto connettere anche i dati del traffico. Tali dati – milioni di veicoli-km – sono forniti da **AISCAT**: per i **veicoli leggeri** il dato del 2003 è di 59.019,6 milioni veicoli-km quello del 2014 di 58.734,6, con una **flessione pari a -0,48 %**; per i **veicoli pesanti** il dato del 2003 è di 18.344,0 milioni veicoli-km quello del 2014 di 17.067,4, con una **flessione pari a -6,96 %**; per il **totale dei veicoli** il dato del 2003 è di 77.363,6 milioni veicoli-km quello del 2014 di 75.802,0, con una **flessione pari a -2,02 %**.

È evidente che **il peso della diminuzione del traffico pesante** [-6,96 %] **vale, in termini di volumi consumi, assai di più della pressoché inesistente flessione del traffico leggero** [-0,48 %]. Indubbiamente **i fattori della crisi economica hanno un rilievo importante**, così come **la modernizzazione dei parchi circolanti e della conseguente migliore efficienza energetica**.
Così come ha avuto un **effetto rilevante, specie in relazione al traffico internazionale, l'anomala fiscalità nazionale** [l'«*effetto TIR*»], che ha messo fuori mercato i prezzi italiani rispetto ai competitori per il traffico pesante appena fuori dai confini nazionali.

Ma questo **non spiega se non parzialmente** – specie se fa un confronto appena appena «*spannometrico*» sui dati dei consumi in generale [-20 % nel 2014 sul 2003] e su quelli della rete ordinaria [-30 % nel 2014 sul 2003] – **il dimezzamento dei consumi**. A rendere così radicale la *débâcle* – la disfatta! – delle autostrade sono evidentemente anche i noti fattori che più volte sono stati evidenziati: **pedaggi che hanno letteralmente raddoppiato l'inflazione, meccanismi di *royalties* che hanno pesato su tutti i prezzi dei beni e dei servizi offerti, politiche commerciali di prezzi assolutamente arbitrarie e casuali, spesso giocate, e dagli stessi attori che operano nel comparto, in una logica territoriale intenzionalmente**

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

concorrente. Fattori tutti questi, che hanno contribuito a deprimere l'*appeal* della rete per il consumatore ad un livello difficilmente recuperabile, come i numeri stanno fin troppo facilmente a dimostrare.

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

CONSUMI A MAGGIO: BOTTA DEL 3 % IN MENO, IN RETE -4,6 %

— 21 giugno 2015



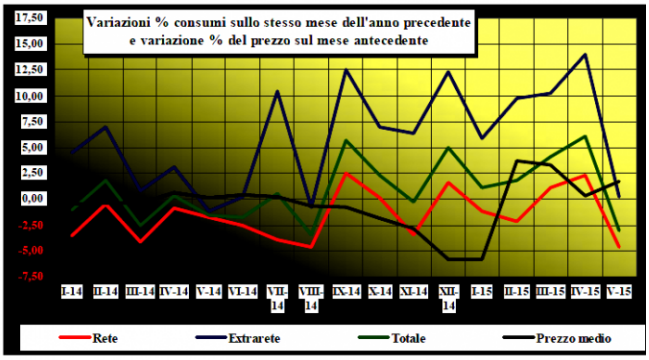
«*Resta da valutare come la recente tendenza rialzista dei prezzi – unitamente alle dinamiche dell'economia in generale – potrà influenzare il* trend *dei consumi: mancano ancora i dati provvisori del Ministero per il mese di maggio [disponibili tra qualche giorno], ma fino ad aprile la somma dei consumi di benzina e gasolio ha complessivamente fatto registrare un positivo +3,42 % sul primo quadrimestre del 2014, suddivisi tra forte incremento dell'extrarete [+10,05 %] ed un modestissimo +0,12 % in rete.*»: così stava scritto su **Figisc Anisa News N. 21 del 14.06.2015**.

Forse una risposta parziale è arrivata con i dati dei consumi provvisori di maggio diffusi dal Ministero dello sviluppo economico: vero è che c'è una giornata di consegna in meno, ma **maggio 2015 rispetto al maggio 2014 registra una botta in meno del 3,00 % e di circa 107 milioni di litri sui consumi sommati di benzina e gasolio**.

Una **botta tutta sulla rete, che perde il 4,59 % e circa 109 milioni di litri, perché l'extrarete recupera comunque oltre un paio di milioni di litri ed un +0,19 % sullo stesso mese del 2014**.
La **benzina** perde circa 49 milioni di litri [**-4,55 %**], con il consueto doppio segno: negativo per **la rete, che ci rimette quasi 60 milioni di litri e 6,72 punti percentuali**, mentre, come al solito, **l'extrarete** – ossia gli operatori indipendenti, *no-logo* e GDO – **guadagna quasi 11 milioni di litri ed un +5,59 %**.
Ma **anche il gasolio è in perdita**: complessivamente 58 milioni di litri [**-2,32 %**], con l**a rete che ci rimette quasi 50 milioni di litri e 3,33 punti percentuali**, mentre **l'extrarete questa volta perde, ma solo 8 milioni litri, pari ad un -0,83 %**.

Calano perfino i consumi di gpl, **perdendo** rispetto al maggio 2014 **circa 2,26 punti percentuali** e oltre cinque milioni di litri.

Variazioni % mensili vs/ stesso mese anno precedente
e variazioni % del prezzo sul mese antecedente
Gennaio 2014 – Maggio 2015



Conseguentemente, si dimezza o poco meno il segno positivo dei consumi complessivi di benzina e gasolio che da un +3,42 % e +445 milioni di litri registrato ad aprile scende ora a +1,60 % e +265 milioni di litri sul corrispondente periodo gennaio-maggio 2014.
Sulla rete, lo scarso +0,12 % e +11 milioni di litri di aprile cambia segno diventando un -0,96 % e -107 milioni di litri, mentre per l'extrarete dal +10,05 % e +434 milioni di litri si flette a +6,74 % e +372 milioni di litri sempre rispetto al periodo gennaio-maggio 2014.

I consumi di gasolio, che ad aprile sul quadrimestre registravano un +4,60 % rispetto al primo quadrimestre 2014, segnano ora sui cinque mesi un +2,75 %, con la rete a +0,39 punti percentuali [era a +1,43 % ad aprile] e l'extrarete a +6,28 punti percentuali [fino aprile a +10,10 %], mentre quelli della benzina, che ad aprile sul quadrimestre registravano un -0,07 %, di pochissimo sotto la parità, rispetto al primo quadrimestre 2014, segnano ora sui cinque mesi un -1,10 %, con la rete a -3,28 punti percentuali [era a -2,11 % ad aprile] e l'extrarete a +9,30 punti percentuali [fino aprile a +9,76 %].

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

In rallentamento anche i consumi di gpl che, se ad aprile segnalavano un +2,76 % sul primo quadrimestre 2014 e oltre 25 milioni di litri in più, a maggio scendono sui cinque mesi dell'anno precedente a +1,72 % e +20 milioni di litri.

Consumi gennaio-febbraio 2015 miliardi di litri

Prodotti	2014	2015	Var. %
Rete	4,082	3,948	-3,28%
Extrarete	0,854	0,934	+9,30%
Benzina	4,936	4,882	-1,10%
Rete	6,973	7,000	+0,39%
Extrarete	4,658	4,950	+6,28%
Gasolio	11,631	11,950	+2,75%
Rete	11,055	10,948	-0,96%
Extrarete	5,512	5,884	+6,74%
Totale	16,567	16,832	+1,60%
Gpl	1,164	1,184	+1,72%