

VERTENZA AUTOSTRADE [1]: UN MESE DI TEMPO PER CHIUDERE



Quel che rimane francamente incomprensibile – prosegue la nota – sono le resistenze miopi e pervicaci di parte delle compagnie petrolifere e di parte delle società concessionarie a convincersi di dedicare i loro sforzi per recuperare al mercato autostradale credibilità, sostenibilità economica, qualità del servizio e volumi di vendita, ridotte come sono, invece, a trovare ogni artificio possibile unicamente per aggirare la normativa a danno dei lavoratori e delle imprese di gestione che ogni giorno prestano la loro opera al servizio degli automobilisti.

IN QUESTO NUMERO

FAIB, FEGICA E FIGISC AL MISE: STATO DI CRISI

In data 19 settembre, FAIB, FEGICA e FIGISC hanno inviato una comunicazione, di cui di seguito pubblichiamo integralmente il testo,...

VERTENZA AUTOSTRADE [2]: BOTTA E RISPOSTA CON ENI

Nella polemica aperta tra gestori autostradali ed ENI sul tentativo aziendale di ribaltare sulla categoria di marchio gli oneri assunti...

FIGISC ANISA NEWS 22/2016

SOMMARIO

VERTENZA AUTOSTRADE [1]: UN MESE DI TEMPO PER CHIUDERE

21 settembre 2016

FAIB, FEGICA E FIGISC AL MISE: STATO DI CRISI

21 settembre 2016

VERTENZA AUTOSTRADE [2]: BOTTA E RISPOSTA CON ENI

21 settembre 2016

VERTENZA AUTOSTRADE [3]: LA PIATTAFORMA DEI SINDACATI

21 settembre 2016

VERTENZA AUTOSTRADE [4]: COME SEMPRE, TRAFFICO SU, VENDITE GIÙ

21 settembre 2016

CONSUMI AGOSTO. SECONDO QE, ITALIA SEMPRE PIÙ NO-LOGO

21 settembre 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



VERTENZA AUTOSTRADE [1]: UN MESE DI TEMPO PER CHIUDERE

— 21 settembre 2016



Dopo la riunione di venerdì scorso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello dello sviluppo economico, le Organizzazioni di categoria dei gestori autostradali – considerata la buona volontà dei due dicasteri di condurre ad una positiva soluzione della vertenza, e pur in costanza di un atteggiamento di chiusura di Concessionari e Compagnie – lo sciopero indetto per le date del 20 e 21 settembre è stato spostato di un mese, e solo per il tempo considerato necessario per consentire ai predetti dicasteri di mettere in atto le necessarie attività per pervenire ad un definitivo chiarimento sugli esiti della vertenza del comparto.

Comunicato congiunto del 19 settembre 2016

CONCESSIONI AUTOSTRADALI. I MINISTRI ASSUMONO L'INIZIATIVA A CONTRASTO DELLE VIOLAZIONI DENUNCIATE DAI GESTORI VERSO IL "DECRETO RISTRUTTURAZIONE".

LE ORGANIZZAZIONI DI CATEGORIA RIMANDANO AL MESE PROSSIMO LO SCIOPERO NAZIONALE GIÀ PROCLAMATO PER FAVORIRE L'AZIONE DEL GOVERNO.

Lo sciopero nazionale di 48 ore dei Gestori delle aree di servizio autostradali che avrebbe dovuto prendere il via questa sera alle 22.00 [N.d.R.: lunedì 19 sera per le date del 20 e 21 settembre] viene spostato al mese prossimo, per dare modo ai Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico di intervenire sulle violazioni denunciate del Decreto Interministeriale del 7.8.2015, in materia di ristrutturazione della rete e svolgimento delle gare concessioni autostradali.

È quanto si legge in una nota congiunta diramata dalle Organizzazioni di categoria dei Gestori **FAIB CONFESERCENTI, Fegica Cisl e ANISA CONFCOMMERCIO** al termine di una riunione straordinaria dei gruppi dirigenti, convocata questa mattina [N.d.R.: il 19 mattina] per valutare gli esiti dell'incontro di venerdì scorso presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'incontro – si legge ancora nella nota sindacale – ha fatto emergere inequivocabilmente la volontà dell'Amministrazione di agire risolutivamente per adeguare i comportamenti di tutti i soggetti alla normativa recentemente introdotta allo scopo di restituire standard qualitativi e prezzi adeguati al servizio pubblico che deve essere garantito anche e soprattutto sulla viabilità autostradale.

Quel che rimane francamente incomprensibile – prosegue la nota – sono le resistenze miopi e pervicaci di parte delle compagnie petrolifere e di parte delle società concessionarie a convincersi di dedicare i loro sforzi per recuperare al mercato autostradale credibilità, sostenibilità economica, qualità del servizio e volumi di vendita, ridotte come sono, invece, a trovare ogni artificio possibile unicamente per aggirare la normativa a danno dei lavoratori e delle imprese di gestione che ogni giorno prestano la loro opera al servizio degli automobilisti.

Nei prossimi giorni le Organizzazioni di categoria, come richiesto dal **MIT** e dal **MISE**, formalizzeranno i quesiti interpretativi della norma, ai quali faranno riscontro le risposte vincolanti dell'Amministrazione.

FAIB, FEGICA E FIGISC AL MISE: STATO DI CRISI

— 21 settembre 2016



*In data 19 settembre, **FAIB**, **FEGICA** e **FIGISC** hanno inviato una comunicazione, di cui di seguito pubblichiamo integralmente il testo, al Viceministro dello sviluppo economico, on.le **Teresa BELLANOVA**, denunciando la crisi del settore e chiedendo un urgente incontro ed un'agenda di lavoro sul tema.*

<<.....le scriventi Federazioni dei gestori carburanti, **Faib Confesercenti**, **Fegica Cisl** e **Figisc Confcommercio**, rappresentative dei circa 23.000 gestori carburanti su altrettanti punti vendita con oltre 100.000 dipendenti tra rete ordinaria e autostradale, intendono richiamare la sua attenzione sul delicato momento storico che sta attraversando la distribuzione carburanti, settore strategico in un paese che affida per oltre l'80% la sua mobilità al trasporto su gomma.

Il comparto negli ultimi anni ha conosciuto una profonda crisi che si è tradotta in perdita di volumi erogati, chiusura degli impianti, progressivo impoverimento dei margini, abbandono del mercato da parte delle grandi compagnie. Si prolunga dunque la lunga crisi cominciata nel 2007. Il raffronto tra gli erogati nel corso degli anni 2007-2016 mette in evidenza che i consumi sulla rete ordinaria si sono ridotti complessivamente di 4,6 miliardi di litri e che i consumi di benzina e gasolio rete ed extrarete complessivamente si sono ridotti di 3,2 miliardi di litri che rappresentano una perdita complessiva per i gestori stimata in circa 130 milioni di euro persi in 9 anni, oltre a tutti i punti vendita chiusi con la conseguente espulsione di centinaia e centinaia di gestori e loro dipendenti. Ben maggiore, in termini economici, è ovviamente la perdita per le casse dello

stato in termini di accise ed iva che si attesta a poco meno di 3 miliardi di euro.

L'impoverimento del settore ha anche spinto alcune compagnie a lasciare il nostro paese (es. Shell), altre in procinto di lasciarlo (Esso), altre verso lo stato di vendita (TotalErg). E purtroppo il panorama resta ancora più negativo se consideriamo che in questi anni di crisi ci sono anche stati processi forzosi di accorpamento (ApiIp), mentre da tempo Tamoil opera fuori da ogni regola di settore nelle relazioni industriali. In questo scenario, l'unico operatore petrolifero integrato, che tra tante problematiche continua a presidiare il mercato nazionale, rimane eni, la compagnia di bandiera.

Una situazione dunque drammatica per il settore, che si consuma nell'indifferenza della politica e delle Istituzioni. L'abbandono dei grandi operatori petroliferi integrati genera un complessivo arretramento della nostra rete vendita, un depotenziamento generalizzato che si traduce in minor competitività, riduzione dei servizi erogati, dispersione delle risorse, desertificazione di ampi territori, soprattutto di quelli svantaggiati.

È evidente che siamo in una crisi strutturale di lungo periodo nella quale è sempre più necessaria un'azione di governo tesa a frenare il declino e rafforzare gli *asset* di servizio ai cittadini e alla logistica del paese, passando da una vera razionalizzazione, recuperando quelle risorse necessarie per rendere la rete italiana in linea con quella degli altri paesi europei. Su questo punto segnaliamo l'incredibile lentezza con cui procede l'iter legislativo del DDL concorrenza, attualmente fermo al Senato, che pure qualche timido tentativo di razionalizzazione l'aveva normato.

Appare in questo contesto, particolarmente grave la situazione sul settore autostradale dove si scontano prezzi dei carburanti molto più alti, servizi in progressivo depauperamento, tensioni che arrecano danni ai cittadini, continue violazioni delle leggi di riferimento.

Alla luce di questa situazione le scriventi Federazioni chiedono un incontro urgente per definire un agenda di lavoro che faccia fronte alla pesante crisi descritta.

In attesa di un Suo cortese riscontro porgiamo distinti saluti.>>

VERTENZA AUTOSTRADE [2]: BOTTA E RISPOSTA CON ENI

— 21 settembre 2016



Nella polemica aperta tra gestori autostradali ed **ENI** sul tentativo aziendale di ribaltare sulla categoria di marchio gli oneri assunti con i Concessionari nei bandi [si veda anche **Figisc Anisa News N. 21 del 13.09.2016**], il cane a sei zampe scrive il 14.09.2016 a **FAIB**, **FEGICA** ed **ANISA** che non ha sottoposto ai gestori nessun «complesso nucleo contrattuale» né inficiato la continuità contrattuale, bensì che sono i gestori che «vogliono affermare il diritto a veder rinnovate le gestioni in essere per ben nove anni, senza assumere al riguardo alcun impegno...» [per il testo della comunicazione dell'azienda basta cliccare col mouse sul titolo seguente].

replica-eni-gestori-autostradali-14-09-16

La risposta delle tre Organizzazioni è seguita a stretto giro di posta, indirizzata al nuovo responsabile della divisione Refining & Marketing, Ing. Giuseppe RICCI, con la comunicazione del 20.09 di cui pubblichiamo i passaggi significativi:

<<...Rappresenta un dato difficilmente confutabile il fatto che i migliori risultati della rete commerciale, in modo particolare quella di proprietà aziendale, siano stati ottenuti nei periodi storici nei quali l'Azienda ha saputo trarre beneficio dal rapporto fiduciario e sinergico con i propri Gestori e da relazioni stabili e produttive con le loro Organizzazioni. L'Accordo sottoscritto a dicembre 2014, per quanto applicato in seguito in modo assai discutibile, è la manifesta riprova di tale assunto.

Non dovrebbe poter apparire casuale agli occhi di nessuno che sappia osservare, il fatto contrario, vale a dire che il peggior andamento commerciale, in modo particolare quello della rete di proprietà aziendale, è coinciso proprio con gli anni, anche recenti, in cui l'Azienda è stata trascinata inspiegabilmente

verso la rottura di quel patto fiduciario che l'ha caratterizzata a lungo come un tratto distintivo essenziale capace di garantire produttività e stabilità anche a tutto il resto del mercato.

Per questa ragione, le scriventi Federazioni preferiscono evitare di entrare nuovamente nel merito e nel dettaglio della "risposta" aziendale alle evidenze che erano state prodotte: sarebbe facile, almeno quanto sterile, sottolineare ulteriormente inesattezze e contraddizioni che potrebbero confermare con ogni evidenza ciò che pretendono di negare.

Quel che importa davvero è poter verificare concretamente, magari anche grazie al Suo autorevole intervento, se la "disponibilità" generica ad "organizzare incontri" non continui a malcelare, così come avvenuto ormai da un anno a questa parte, l'intenzione di impedire qualsiasi tipo di intesa.

Non c'è, infatti, alcuna ragionevole possibilità di interpretare diversamente i mesi di silenzio assoluto in cui sono state lasciate cadere le sollecitazioni e le proposte coerenti e strutturate della categoria (ottobre 2015 e luglio 2016), intervallati da sporadici incontri caratterizzati da differenti e contraddittorie proposte.



Ing. Giuseppe RICCI – ENI

Mesi invece caratterizzati da una serie di comportamenti aziendali francamente incomprensibili che minano nel profondo, prima di ogni altra cosa, il rapporto fiduciario con la propria "forza vendita" più esposta e rappresentativa del marchio verso il pubblico; una "forza vendita" che l'Azienda sa essere alla vigilia di un rinnovo novennale.

In questo senso, non aiuta certamente continuare a trattenere indebitamente le somme di denaro cospicue che l'Azienda avrebbe già dovuto liquidare ai Gestori per gli anni passati, secondo quanto inequivocabilmente previsto dagli Accordi vigenti.

figisc anisa news

NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Così come la politica adottata sui prezzi riesce a scavare solchi sempre più profondi verso i Gestori, ma anche verso gli automobilisti, una volta abituati ad attendersi dalla rete Agip/Eni la migliore qualità al miglior prezzo ed ormai abbondantemente disorientati.

Se l'aumento del listino autostradale fino a +15 cent/lt. deciso a novembre 2015 ha reso la rete a marchio ancor meno competitiva di quanto già non lo fosse, l'iniziativa tesa ad aumentare fino a 20 cent/lt il differenziale tra il self service ed il servito ha finito per determinare un evidente nocumento per i consumatori ed una conseguente discesa perentoria dei volumi di vendita – come sulla rete ordinaria – proprio di quella modalità, il servito, sulla quale l'Azienda aveva scommesso insieme alle Organizzazioni di categoria, ottenendone indietro risultati tanto eccezionali che hanno invertito decisamente la drammatica tendenza di numerosi anni precedenti.

In definitiva, la politica sui prezzi messa in atto dall'azienda, a volte in collaborazione con i concessionari, ha concorso in modo determinante a creare situazioni ormai strutturali di pesantissima criticità per numerose gestioni, le quali, esposte al rischio di default, sono state costrette a ricercare individualmente le soluzioni per fare fronte ai minori margini ed ai maggiori costi.



Infine, la sistematica trasformazione della posizione aziendale ad ogni rado "incontro organizzato", oltretutto in un modo poco comprensibile quando non del tutto contraddittorio (difficile conciliare per un verso l'esigenza aziendale – peraltro assolutamente condivisa – di ripristinare il vincolo del prezzo massimo di vendita e per l'altro la proposta di tagliare i margini dei gestori in cambio della possibilità di aumentare proprio il prezzo massimo), è stata naturalmente letta dalla categoria come espressione di una volontà di netta chiusura, del tutto opposta rispetto a quella dichiarata.

Si possono certamente individuare responsabilità nei sindacati o negli stessi gestori; così come nella voracità dei concessionari, ai quali però si dice sempre sì, o dei "competitor aggressivi" (persino recanti il medesimo marchio) cui però si riservano condizioni di miglior favore.

A nostro avviso si tratta, egregio ingegnere, non solo di individuare le migliori e più produttive soluzioni negoziali, da tempo a portata di mano, ma forse prima di tutto di recuperare la necessaria credibilità e fiducia nei confronti di quanti, i Gestori a marchio Eni, dovrebbero essere allo stesso tempo i destinatari del frutto della negoziazione e gli esecutori delle politiche aziendali.

Con lo spirito che abbiamo ritenuto doverLe rappresentare con franchezza e senza alcuna finzione, le scriventi Federazioni accolgono l'invito aziendale ad un nuovo incontro al quale, ci auguriamo, non vorrà far mancare il Suo autorevole contributo personale.>>

VERTENZA AUTOSTRADE [3]: LA PIATTAFORMA DEI SINDACATI

— 21 settembre 2016



*Alla riunione tenutasi venerdì 16 settembre – organizzata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero per lo sviluppo economico e con la convocazione di ANISA, FAIB, FEGICA, Unione Petrolifera ed AISCAT [riunione che ha visto un ruolo costruttivo dei Ministeri contrapposto ad una posizione di resistenza dei Concessionari e delle Compagnie petrolifere, come ben si può intendere dal comunicato stampa unitario più sopra pubblicato] – le Organizzazione dei gestori autostradali hanno presentato il seguente documento – che di seguito pubblichiamo integralmente -, che costituisce la **piattaforma indispensabile minima per raggiungere un accordo sulla vertenza attorno alla questione della ristrutturazione della rete autostradale e dell'applicazione e gestione delle norme previste dal Decreto interministeriale del 07.08.2015.***

<<PREMESSO CHE

in data 7.8.2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dello Sviluppo Economico hanno emanato un Decreto Interministeriale contenente il Piano di ristrutturazione della rete di aree di servizio autostradali, oltreché il Documento Procedurale relativo alle modalità di espletamento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nella aree di servizio delle reti autostradali, nonché gli adempimenti connessi.

Il suddetto Decreto Interministeriale:

a) definisce termini e condizioni finalizzati a dare esecuzione al **principio della continuità gestionale**, di cui alla legge n. 1034/1970, da inserire nelle procedure concorsuali per l'attuale tornata di rinnovo degli affidamenti dei servizi carbolubrificanti ovvero volti ad agevolare l'uscita del gestore

in tutti i casi in cui l'esecuzione del suddetto principio non sia prevista;

b) nei casi in cui è prevista l'esecuzione del principio della continuità gestionale, determina il **vincolo per l'affidatario subentrante** ad offrire al gestore comodatario operante nell'area il mantenimento della gestione in corso, attraverso la definizione di un nuovo rapporto contrattuale di affidamento in uso gratuito della durata di almeno nove anni, così come disciplinato dall'art.16 della legge n.1034/1970 e dall'art.19 del DPR n.1269/1971, fatto salvo successivo diverso accordo tra le parti, nel caso in cui fossero eventualmente introdotte differenti tipologie contrattuali con le modalità prescritte in materia dall'art.17 della legge 27/2012;

c) conferma che l'esecuzione del **rapporto contrattuale** tra affidatario dei servizi carbolubrificanti ed il gestore viene regolato in conformità con le disposizioni di legge vigenti, ivi comprese quelle contenute nelle Leggi speciali per il settore carburanti; il rispetto della quale normativa deve essere oggetto di esplicito richiamo per l'affidatario contenuto nelle stesse procedure competitive sopra citate;

d) definisce termini e condizioni finalizzati all'utilizzo del **metodo di vendita self service** attraverso l'accettatore automatico di banconote e carte di credito (cosiddetto "pre-pay"), attraverso l'individuazione di n.71 aree di servizio presso le quali è prevista la possibilità di utilizzo di tale modalità di vendita esclusivamente durante il turno notturno e comunque garantendo l'assistenza all'automobilista ed il presidio dell'area di servizio attraverso la presenza di un addetto;

e) in esecuzione del già citato art.17 della legge 27/2012, riconosce al gestore la facoltà di poter sempre esercitare l'**attività** cosiddetta "**convenience-store sottopensilina**" – oltreché di mantenere quella di somministrazione di alimenti e bevande ove già esistente e regolarmente autorizzata – prescrivendo alla società concessionaria di concepire documentazione di gara e schemi di convenzione relativi all'affidamento dei servizi carbolubrificanti che incentivino adeguate soluzioni tecniche, strutturali e logistiche per consentire l'esercizio dell'attività suddetta.



TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO

i Ministeri emananti il citato Decreto Interministeriale, in esecuzione del medesimo Decreto nonché delle fonti normative superiori cui esso si richiama, chiariscono quanto segue. A questo proposito, le Parti come sopra rappresentate sottoscrivono la presente Intesa a titolo di presa d'atto generale e condivisione per le parti per le quali sono rispettivamente coinvolte. In conseguenza della sottoscrizione della medesima Intesa, le Organizzazioni di categoria dei gestori ritirano le iniziative di sciopero già proclamate.

1) In tutti i casi in cui l'esecuzione del principio della continuità gestionale non è prevista dal Decreto Interministeriale, la prescritta agevolazione all'uscita del gestore viene soddisfatta attraverso l'erogazione di un corrispettivo determinato in funzione dei seguenti parametri e con le seguenti modalità:

.....

[segue testo già condiviso].

2) Nelle more dell'introduzione di nuovi modelli contrattuali in aggiunta agli attuali contratti di comodato e fornitura ovvero somministrazione con le modalità previste dall'art.17 della legge 27/2012, in esecuzione del principio della continuità gestionale l'affidatario subentrante offre al gestore comodatario operante nell'area il mantenimento della gestione in corso, attraverso la definizione di un nuovo rapporto contrattuale senza alcun periodo di prova e di identica tipologia rispetto a quello precedente, nel rispetto del DPR n.1269/1971.

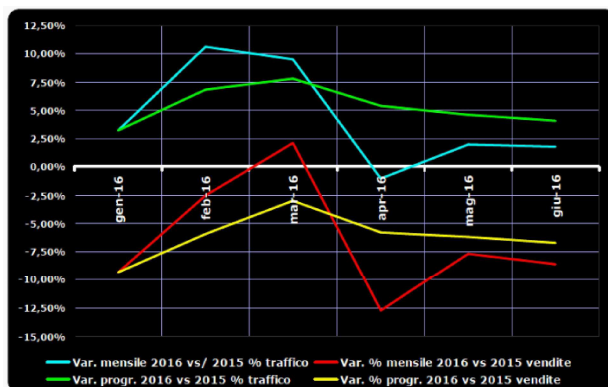
3) Pure in assenza di un esplicito richiamo per l'affidatario nelle procedure competitive, si da per inteso che l'affidatario dei servizi carbolubrificanti è sempre obbligato al rispetto delle disposizioni di legge vigenti, ivi comprese quelle contenute nelle Leggi speciali per il settore carburanti ed in particolare nel d.lgs. n.32/1998 e nella legge n.57/2001 e successive modifiche ed integrazioni, confermate nella loro vigenza dalla già citata legge n.27/2012, per regolare l'esecuzione del rapporto contrattuale con il gestore, con particolare riferimento ai rapporti economici con i soggetti titolari di autorizzazione, concessione o fornitori.

4) L'utilizzo del metodo di vendita *self service* attraverso l'accettatore automatico di banconote e carte di credito (cosiddetto "*pre-pay*") può essere autorizzato esclusivamente durante il turno notturno (dalle ore 22.00, alle ore 6.00), limitatamente alle n.71 aree di servizio di cui all'allegato n.4 del Decreto Interministeriale e comunque purché sia garantita l'assistenza all'automobilista ed il presidio dell'area di servizio attraverso la presenza di un addetto allo scopo destinato.

5) Ad integrazione di quanto eventualmente contenuto nella documentazione di gara e negli schemi di convenzione relativi all'affidamento dei servizi carbolubrificanti, viene riconosciuta la facoltà del gestore, in applicazione dell'art.17 della legge 27/2012, di esercitare l'attività cosiddetta di "*convenience-store sotto pensilina*", oltretché di mantenere quella di somministrazione di alimenti e bevande ove già esistente e regolarmente autorizzata. A questo proposito, il concessionario e l'affidatario sono tenuti a mettere a disposizione del gestore adeguate soluzioni tecniche, strutturali e logistiche (ivi compresi, a mero titolo esemplificativo, parcheggi e servizi igienici) per consentire l'esercizio delle attività suddette nel rispetto della normativa vigente.>>

VERTENZA AUTOSTRADE [4]: COME SEMPRE, TRAFFICO SU, VENDITE GIÙ

— 21 settembre 2016



Mentre continua il calo delle vendite in autostrada [-6,69 % per il periodo gennaio-giugno 2016 sullo stesso periodo del 2015], il segno dei volumi di traffico [testati da AISCAT in milioni veicoli/km] manifesta un valore positivo, sia pure in attenuazione rispetto al primo trimestre.

I dati di variazione mensile 2016 sullo stesso mese dell'anno precedente 2015 riscontrano le seguenti variazioni percentuali: totale veicoli +3,2 % a gennaio, +10,6 a febbraio, +9,5 a marzo, -1,0 ad aprile, +2,0 a maggio e +1,8 a giugno; veicoli leggeri +3,9 % a gennaio, +10,8 a febbraio, +11,4 a marzo, -2,2 ad aprile, +0,4 a maggio e +1,4 a giugno; veicoli pesanti +0,8 % a gennaio, +10,0 a febbraio, +3,9 a marzo, +3,0 ad aprile, +7,2 a maggio e +2,9 a giugno. I dati di variazione progressiva 2016 [cioè a cumulo crescente dei mesi] sullo stesso periodo dell'anno precedente 2015 riscontrano le seguenti variazioni percentuali: totale veicoli +3,2 % a gennaio, +6,8 a febbraio, +7,8 a marzo, +5,4 ad aprile, +4,6 a maggio e +4,1 a giugno; veicoli leggeri +3,9 % a gennaio, +7,2 a febbraio, +8,8 a marzo, +5,7 ad aprile, +4,5 a maggio e +3,9 a giugno; veicoli pesanti +0,8 % a gennaio, +5,5 a febbraio, +4,9 a marzo, +4,4 ad aprile, +5,0 a maggio e +4,6 a giugno.

VARIAZIONI % VOLUMI DI TRAFFICO

Su 2015	VL	Mese VP	VT	VL	Progr VP	VT
Gen	+3,9	+0,8	+3,2	+3,9	+0,8	+3,2
Feb	+10,8	+10,0	+10,6	+7,2	+5,5	+6,8
Mar	+11,4	+3,9	+9,5	+8,8	+4,9	+7,8
Apr	-2,2	+3,0	-1,0	+5,7	+4,4	+5,4
Mag	+0,4	+7,2	+2,0	+4,5	+5,0	+4,6
Giu	+1,4	+2,9	+1,8	+3,9	+4,6	+4,1
Su I-VI 2003				+5,5	+0,4	+4,3

I volumi delle vendite sommate di benzina e gasolio nella rete autostradale denotano una variazione percentuale mensile nel 2016 sullo stesso mese dell'anno precedente 2015 così articolata: -9,31 % a gennaio, -2,46 a febbraio, +2,06 a marzo, -12,66 ad aprile, -7,72 a maggio e -8,57 a giugno. I dati di variazione progressiva 2016 [cioè a cumulo crescente dei mesi] sullo stesso periodo dell'anno precedente 2015 riscontrano le seguenti variazioni percentuali: -9,31 % a gennaio, -5,87 a febbraio, -2,97 a marzo, -5,80 ad aprile, -6,24 a maggio e -6,69 a giugno.

VARIAZIONI % VOLUMI DI VENDITE

Su 2015	Mese VT	Progr VT
Gen	-9,31	-9,31
Feb	-2,46	-5,87
Mar	+2,06	-2,97
Apr	-12,66	-5,80
Mag	-7,72	-6,24
Giu	-8,57	-6,69
Su I-VI 2003		-62,60

Se si confrontano i dati del periodo gennaio-giugno 2016 con quelli dello stesso periodo del 2003, si nota che: il traffico di veicoli leggeri è cresciuto del +5,5 %; il traffico di veicoli pesanti è cresciuto del +0,4 %; il traffico dei veicoli totali è cresciuto del +4,3 %; le vendite di benzina sono crollate di un -80,4 %; le vendite di gasolio sono cadute di un -53,5 %; le vendite dei due prodotti sommati sono scese di un -62,6 %.

CONSUMI AGOSTO. SECONDO QE, ITALIA SEMPRE PIÙ NO-LOGO

— 21 settembre 2016



QUOTIDIANO ENERGIA, commentando le risultanze dei consumi provvisori di agosto diffusi dal MISE la scorsa settimana [nel corso dell'articolo ne rendicontiamo l'andamento], titolava nella sua rubrica *Rete & Extrarete*. «Italia sempre più no logo», con le seguenti considerazioni di cui di seguito [per g.c.] pubblichiamo ampi stralci:

<<A fine agosto indipendenti-Gdo ancora prima "compagnia" del Paese (+1,6% al 24,8% di quota).

I dati dei consumi di prodotti petroliferi, compreso Gpl, mostrano a fine agosto un calo negli 8 mesi di circa 140 milioni di litri, con il solo carburante gassoso in incremento. Un andamento che permane critico anche a valle della vigorosa ripresa delle vendite di auto, in progresso da ventisette mesi consecutivi. Questi risultati avrebbero dovuto rappresentare, nelle condizioni tradizionali della mobilità individuale, un traino alle vendite di carburanti. Ciò non è avvenuto ed è il segno che c'è qualcosa di strutturalmente nuovo sul mercato dei carburanti.

Il parco auto italiano si rinnova velocemente e questo determina che, a parità di chilometri percorsi, i consumi scendono. Le auto ibride ed elettriche in circolazione (sebbene ancora poche) contribuiscono anch'esse a questo risultato.

Il mercato italiano della vendita di carburanti è quindi sempre meno attrattivo, come del resto sembra confermare l'operazione TOTALERG, i cui contorni devono tuttavia essere ancora delineati. Sono dunque gli imprenditori privati destinati ad avere sempre maggiore peso sul mercato? A tutto il mese di agosto le reti no-logo e della Gdo hanno coperto una quota di mercato del 24,8%, in aumento dell'1,6%

rispetto al 2015. Sono di gran lunga, tutte insieme considerate, la prima "compagnia". Destinate peraltro a crescere ancora con gli investimenti annunciati da qualche catena commerciale della Gdo. Con il vantaggio, per queste ultime, di non avere neppure la gatta da pelare della rete autostradale.>>

Quanto ai dati dei consumi provvisori di agosto – dopo il brusco segno negativo di luglio [con -7 % sullo stesso mese del 2015, ancorché con il correttivo di due giorni di consegna in meno (si veda anche **Figisc Anisa News N. 20 del 07.09.2016**)] – la somma dei consumi di benzina e gasolio in rete ed extrarete – **considerando che si deve contare una giornata di consegna in più rispetto al mese di agosto dell'anno precedente, che corrisponde a circa 3,3 punti percentuali** – registrano un incremento del +5,07 % sull'agosto 2015 [da 3,420 a 3,594 miliardi di litri], con una crescita del +6,85 % in extrarete [da 1,104 a 1,179 miliardi di litri] e del +4,21 % in rete [da 2,317 a 2,414 miliardi di litri]. A ciò si aggiunga che i consumi di gpl per autotrazione del mese sono in incremento di un +7,35 % sullo stesso mese del 2015 [da 247 a 265 milioni di litri].

I consumi di benzina guadagnano complessivamente un +4,58 % [da 1,069 a 1,118 miliardi di litri], con un segno positivo del +3,23 % [da 861 ad 889 milioni di litri] in rete ed un segno più del +10,19 % anche in extrarete [da 208 a 229 milioni di litri], mentre quelli di gasolio salgono in tutto di un +5,28 % [da 2,351 a 2,476 miliardi di litri], con un incremento di +4,80 % per la rete [da 1,456 a 1,525 miliardi di litri] ed un recupero di +6,08 % in extrarete [da 896 a 950 milioni di litri].

VENDITE GENNAIO-AGOSTO [MLD LITRI]

Prodotti	2015	2016	Var. %
Rete	6,677	6,578	-1,49%
Extra	1,601	1,678	+4,80%
Benzina	8,278	8,256	-0,27%
Rete	11,671	11,882	+1,80%
Extra	7,966	7,962	-0,04%
Gasolio	19,637	19,844	+1,05%
Rete	18,348	18,459	+0,61%
Extra	9,567	9,640	+0,77%
Totale	27,915	28,099	+0,66%
Gpl	1,980	2,014	+1,74%

Per quanto riguarda il periodo gennaio-agosto il risultato di agosto ha leggermente migliorato gli incrementi registrati nei primi sette mesi: si evidenzia, infatti, un incremento solo del +0,66 % [era di +0,06 % sul progressivo gennaio-luglio] sullo stesso periodo del 2015 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [da 27,915 a 28,099 miliardi di litri], un incremento del +0,77 % [era un -0,13 % sul



progressivo gennaio-luglio] in extrarete [da 9,567 a 9,640 miliardi di litri] ed un aumento solo del +0,61 % [era di +0,16 % sul progressivo gennaio-giugno] in rete [da 18,347 a 18,459 miliardi di litri].

I consumi complessivi di benzina diminuiscono di -0,27 % [(ma era un -0,88 % sul progressivo gennaio-luglio), da 8,278 a 8,256 miliardi di litri], con segno negativo di -1,49 % in rete [(che era un -2,05 % sul progressivo gennaio-luglio), da 6,677 a 6,578 miliardi di litri] ed in incremento di +4,80 % in extrarete [(era un +3,77 % sul progressivo gennaio-luglio), da 1,601 a 1,678 miliardi di litri], mentre quelli complessivi di gasolio guadagnano un +1,05 % [(era un +0,45 % sul progressivo gennaio-luglio), da 19,637 a 19,844 miliardi di litri], con un aumento di +1,80 % per la rete [(era un +1,41 % sul progressivo gennaio-luglio), da 11,671 a 11,882 miliardi di litri] ed una flessione di -0,04 % in extrarete [(che era in

flessione di un -0,94 % sul progressivo gennaio-luglio), da 7,966 a 7,962 miliardi di litri].

I consumi di gpl autotrazione del periodo sono in incremento del +1,74 % [(dal +0,63 % sul progressivo gennaio-luglio), da 1,980 a 2,014 miliardi di litri] sullo stesso periodo del 2015.

Nell'arco di dieci anni – dal 2007 al 2016 – i consumi per prodotto del periodo gennaio-agosto si sono così modificati: benzina -37,05 % in rete [da 10,449 a 6,578 miliardi di litri], +196,47 % in extrarete [da 0,566 a 1,678 miliardi di litri]; gasolio -10,19 % in rete [da 13,230 a 11,882 miliardi di litri], +5,36 % in extrarete % [da 7,557 a 7,962 miliardi di litri], somma di benzina e gasolio -22,04 % in rete [da 23,679 a 18,460 miliardi di litri], +18,68 % in extrarete [da 8,123 a 9,640 miliardi di litri]; gpl autotrazione +74,98 % [da 1,151 a 2,014 miliardi di litri].