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

FIGISC ANISA NEWS N. 36/2015 15.11.2015

ENI AUTOSTRADA, ASSEMBLEA GESTORI: CONFRONTO O SCIOPERO



D'altra parte, ove il tentativo negoziale in atto, al quale le Organizzazioni approcciano senza alcun tipo di posizione pregiudiziale, come é giudicato che sia indispensabile per tutte le Parti, non dovesse portare in breve tempo e comunque nelle prossime settimane all'esito positivo auspicato, alla categoria non rimarrebbe quale estrema ratio quella di inasprire la contrapposizione a tutela degli interessi legittimamente rappresentati, anche attraverso il ricorso ad azioni di chiusura delle AdS di marchio.

IN QUESTO NUMERO

DDL CONCORRENZA 1: LA POSIZIONE DI UNIONE PETROLIFERA

Pubblichiamo di seguito ampi stralci [tra cui il passaggio, per nulla casuale, sui contratti con i gestori] della nota che…

DDL CONCORRENZA 2: LA POSIZIONE DI ASSOPETROLI-ASSOENERGIA

Pubblichiamo di seguito integralmente la nota che ASSOPETROLI – ASSOENERGIA ha consegnato alla Commissione X^ Industria del Senato avente come…

FIGISC ANISA NEWS N. 36/2015

SOMMARIO

ENI AUTOSTRADA, ASSEMBLEA GESTORI: CONFRONTO O SCIOPERO
15 novembre 2015

DDL CONCORRENZA 1: LA POSIZIONE DI UNIONE PETROLIFERA
15 novembre 2015

DDL CONCORRENZA 2: LA POSIZIONE DI ASSOPETROLI-ASSOENERGIA
15 novembre 2015

AD OTTOBRE SEGNO MENO DEI CONSUMI CARBURANTI
15 novembre 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

ENI AUTOSTRADA, ASSEMBLEA GESTORI: CONFRONTO O SCIOPERO

— 15 novembre 2015





Dopo la mossa di aumentare considerevolmente il prezzo per «*punire*» i gestori per la disdetta degli accordi sul prezzo massimo e la comunicazione di **ANISA**, **FAIB** e **FEGICA** inviata all'azienda [si veda **FIGISC ANISA NEWS** n. 35 del 08.11.2015], **ENI** ha a sua volta inviato una sua comunicazione alle Organizzazioni di categoria, rilevando che la lettera delle stesse «*fornisce una rappresentazione dei fatti strumentale e non veritiera*», perché «*molti gestori autostradali hanno progressivamente aumentato i prezzi praticati al pubblico, prima al fine di compensare le diseconomie di scala conseguenti al calo delle vendite e poi, in un numero crescente di casi, semplicemente per trarre ingenti* [N.d.R.: questo il termine testualmente usato dall'azienda] *extra-profitti*».
ENI ammette tranquillamente che «*ha ritenuto di aumentare i prezzi di cessione a quei gestori che, adottando una politica volta a massimizzare i profitti anche a detrimento dei volumi, hanno dimostrato di non ritenere determinante la competitività del prezzo*» mentre «*ha applicato riduzioni dei prezzi di cessione a impianti autostradali che, pur nell'ambito della propria autonomia di prezzo* [N.d.R.: di quale "*autonomia*" si tratti ben si desume dal contesto dell'affermazione] *hanno fatto leva sulla competitività per cercare di recuperare vendite, non per massimizzare unicamente il proprio guadagno*».

All'incontro – solo interlocutorio e non sempre «*pacato*» – con **ENI** del giorno 10 novembre è seguita l'assemblea dei gestori delle aree di servizio di marchio – tenutasi a Milano il giorno 11 -, le cui decisioni sono state girate all'azienda da **ANISA**, **FAIB** e **FEGICA** con la seguente comunicazione:

*<<L'Assemblea dei Gestori di AdS autostradali a marchio **ENI/ AGIP** riunita a Milano il giorno 11.11.2015 accoglie favorevolmente la ripresa del negoziato finalizzato al rinnovo dell'Accordo collettivo aziendale, confermando alle delegazioni rappresentative presenti al tavolo di confronto il mandato ad esperire ogni tentativo volto a ricercare la necessaria convergenza con **ENI**.*

*Proprio alla luce di una tale fase negoziale, per la delicatezza della congiuntura attuale, conseguenza anche delle condizioni di contesto, **ribadito il proprio giudizio fortemente critico dell'iniziativa assunta dall'azienda in materia di prezzi ed oggetto della comunicazione congiunta del 7.11 scorso, di cui si confermano i contenuti, l'Assemblea ritiene opportuno e necessario chiedere ad ENI, indipendentemente da ogni ulteriore giudizio di merito, di riconsiderare tale iniziativa e di sterilizzarne per l'intanto gli effetti**.*

*Oltre a rimuovere dal negoziato un motivo di tensione che appare al momento non indispensabile, ciò scongiurerebbe l'inevitabile impatto negativo sul cliente della rete a marchio e quindi sull'andamento commerciale della medesima rete, posto che **per agire sulle ragioni che hanno costretto la categoria a poter utilizzare unicamente la leva del prezzo** – ragioni evidentemente tutte ancora sussistenti – **é necessario ripristinare quelle condizioni gestionali economiche***

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

sostenibili ed equilibrate che esclusivamente il suddetto rinnovo dell'Accordo può ricomprendere.



D'altra parte, ***ove il tentativo negoziale in atto, al quale le Organizzazioni approcciano senza alcun tipo di posizione pregiudiziale, come é giudicato che sia indispensabile per tutte le Parti, non dovesse portare in breve tempo*** *– comunque nelle prossime settimane –* ***all'esito positivo auspicato, alla categoria non rimarrebbe quale estrema*** **ratio** ***quella di inasprire la contrapposizione a tutela degli interessi legittimamente rappresentati, anche attraverso il ricorso ad azioni di chiusura delle AdS di marchio***.

Azioni per la proclamazione delle quali l'Assemblea fin da ora affida il pieno mandato alle proprie Organizzazioni di categoria.>>

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

DDL CONCORRENZA 1: LA POSIZIONE DI UNIONE PETROLIFERA

— 15 novembre 2015



*Pubblichiamo di seguito ampi stralci [tra cui il passaggio, per nulla casuale, sui contratti con i gestori] della nota che **UNIONE PETROLIFERA** ha inviato alla **Commissione X^ Industria del Senato** – ramo del Parlamento che sta esaminando il relativo provvedimento – avente come oggetto la posizione dell'industria di settore sul disegno di legge concorrenza:*

<<Una legge che avrebbe dovuto accogliere le varie segnalazioni che l'Antitrust ha inviato a Governo e Parlamento in questi ultimi anni, anche per quanto riguarda il settore distribuzione carburanti che, per quanto ampiamente liberalizzato, sta faticosamente cercando nuovi equilibri alla luce della profonda crisi degli ultimi anni.

In particolare, già lo scorso anno, esprimendosi in merito ai contenuti del DDL sulla concorrenza approvato dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2013, ma mai portato all'esame del Parlamento, l'Antitrust auspicava una rapida approvazione delle norme ivi contenute per rendere «*più cogente la chiusura dei cosiddetti impianti incompatibili*», nonché «*un intervento di minore portata, ma non per questo meno utile al settore*» che consisteva «*nel prevedere modalità di riduzione dei costi di uscita (ad esempio, bonifiche ambientali dei siti dismessi) al fine di incentivare la chiusure di impianti marginali senza la necessità di piani coordinati di ristrutturazione della rete*».
Nel corso dell'esame alla Camera sono state effettivamente inserite alcune misure che hanno recepito tali auspici (art. 36), riprendendo in larga parte, e con alcune modifiche, lo schema di proposta unitaria messa a punto dalla quasi totalità del settore (Unione Petrolifera, Assopetroli, Consorzio Grandi Reti ed Associazioni dei gestori) che, se confermata anche al Senato, permetterebbe di dare avvio ad un processo che speriamo virtuoso.

……

up unione petrolifera

È pertanto **importante che quanto ora previsto dall'attuale DDL non venga ulteriormente modificato per evitare di sminuirne la potenziale efficacia**, anche perché le difficoltà emerse in questi anni, che hanno determinato il blocco delle proposte contenute nel precedentemente citato DDL sulla concorrenza del dicembre 2013, hanno evidenziato differenti visioni nell'attuazione della ristrutturazione da parte dei diversi soggetti della filiera (aziende petrolifere, titolari minori, associazioni dei gestori).
Va ricordato che in questi ultimi 15 anni sono stati molti gli interventi legislativi che hanno interessato il settore e che lo hanno reso sempre più aperto e concorrenziale, come dimostra la presenza di una molteplicità di operatori, anche nuovi, e l'ampia articolazione delle modalità di servizio e di prezzo che si possono trovare sul territorio.

Tutto ciò in un contesto molto difficile, dovuto in larga misura alla lunga crisi economica che ha avuto effetti dirompenti sui consumi di prodotti petroliferi – che solo recentemente hanno mostrato qualche segnale positivo – e dunque sulla sostenibilità ed economicità della nostra rete distributiva sia stradale che autostradale.
Infatti, dal 2007 ad oggi, i consumi sulla rete ordinaria sono diminuiti del 19%, mentre su quella autostradale del 52%, a fronte di un numero di punti vendita che rimane molto elevato e con un erogato che è meno della metà di quello europeo.

…….

È bene ricordare che il settore è altresì gravato dalla gestione di oltre 56 miliardi di euro annui, di cui 35 miliardi tra accise e Iva, pagati in larga parte in contanti dai consumatori dato lo scarso utilizzo delle carte di credito, fenomeno che aumenta

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

l'esposizione dei gestori e degli impianti ad atti criminosi.

Altro elemento che limita l'esercizio dei punti vendita, è rappresentato dal vincolo normativo di un unico contratto per regolare i rapporti tra gestori e compagnie, ossia il comodato d'uso gratuito associato alla fornitura in esclusiva dei carbo-lubrificanti.
Nella segnalazione citata in precedenza, l'Antitrust osservava in proposito che era necessario introdurre il «*principio della libera contrattazione nei rapporti tra proprietari degli impianti e gestori, eliminando il vincolo della tipizzazione dei contratti tramite accordi interprofessionali di categoria*» ed attribuendo al «*Mise di individuare tipologie contrattuali non ammesse*».
Tale invito non è stato recepito nell'attuale DDL, ma regolato con la Legge n. 27, 24 marzo 2012, che prevede la possibilità di ricorrere a forme contrattuali diverse, ma previa preventiva tipizzazione con le Associazioni sindacali dei gestori.

Infine, altro aspetto non affrontato nell'attuale DDL, è quello relativo alle cosiddette attività «*non-oil*», ossia diverse da vendita dei carburanti che negli altri Paesi concorrono in larga misura alla redditività del singolo punto vendita, che ancora oggi prevedono vincoli e limiti quantitativi, in particolare per la vendita di tabacchi che, sempre secondo Antitrust, rappresentano una restrizione che andrebbe eliminata.

Oggi il nostro sistema distributivo appare dunque inefficiente e non sostenibile economicamente e pertanto condannato ad una progressiva obsolescenza, tenendo anche conto della debolezza dei consumi petroliferi gravati da un elevato carico fiscale che connota il prezzo finale dei carburanti, pari a circa il 60% per la benzina.

A partire dal dicembre 2010, i carburanti sono diventati il principale strumento di reperimento di risorse al bilancio dello Stato, con il solo effetto di deprimere ancora di più i consumi che, rispetto al passato, sono divenuti sempre più elastici al prezzo.Ulteriori aumenti della fiscalità sono peraltro programmati fino al 2021, in virtù di clausole di salvaguardia o coperture previste da diversi provvedimenti legislativi.

…….



Ciò nonostante, il nostro sistema distributivo continua ad offrire agli utenti un servizio capillare, con prezzi molto competitivi e ormai in linea con quelli europei almeno per quanto riguarda la componente industriale.
Tale situazione, però, si fa sempre più insostenibile. Da qui la necessità, a nostro avviso, **di intervenire** con **maggiore incisività per rilanciare un reale processo di razionalizzazione che consenta agli operatori di svolgere la propria attività in un mercato ordinato ed efficiente, in linea con le indicazioni dell'Antitrust**.

Vorremmo inoltre richiamare l'attenzione sulle **enormi difficoltà che si registrano anche sulla rete autostradale**, **dove dal 1° gennaio 2016 la continuità del servizio potrebbe non essere più garantita**.
Come accennato in apertura, dal 2007 ad oggi le vendite su tale mercato si sono praticamente dimezzate, un calo superiore in misura assai significativa alla riduzione del traffico sulla viabilità autostradale osservato nello stesso periodo.
……

Dopo vari passaggi, si è finalmente giunti al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, dell'agosto 2015, recante approvazione del «*Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali allegato al presente decreto, da affidare mediante procedure concorsuali*» che, però, presenta una serie di profili critici che hanno indotto l'Unione Petrolifera, su mandato delle Aziende associate, a

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

proporre ricorso al Tar.

Indipendentemente dal contezioso in corso, tale situazione desta enorme preoccupazione in considerazione della numerosità delle aree da affidare tramite gara entro fine anno, data ultima di scadenza degli attuali affidamenti, per un totale di circa 250 aree.
I tempi a disposizione non solo rischiano di non consentire una partecipazione consapevole degli operatori, ma anche di pregiudicare la continuità del servizio distribuzione carburanti sulle autostrade essendo evidente, per le gare, in stragrande maggioranza, l'impossibilità di concludere le procedure di affidamento entro fine anno, considerato che tali procedure, laddove avviate, sono ancora nelle prime fasi e solo per un numero molto ristretto di aree è finora stata richiesta l'offerta vincolante.>>

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

DDL CONCORRENZA 2: LA POSIZIONE DI ASSOPETROLI-ASSOENERGIA

— 15 novembre 2015



Pubblichiamo di seguito integralmente la nota che ***ASSOPETROLI – ASSOENERGIA*** *ha consegnato alla* ***Commissione X^ Industria del Senato*** *avente come oggetto la posizione dell'Associazione sul disegno di legge concorrenza:*

Assopetroli Assoenergia

<<La Rete distributiva carburanti italiana non soffre di restrizioni concorrenziali che penalizzano i consumatori e che impongano la necessità di ulteriori liberalizzazioni. Al contrario, è caratterizzata da un offerta eccedentaria rispetto alla domanda che ha portato questi esercizi commerciali a condizioni di redditività addirittura insufficienti a garantire sostenibilità al sistema.

Tale squilibrio emerge chiaramente nel confronto con altri Stati UE.
– Italia: 23.000 impianti stradali circa, erogato medio 1.300 mc
– Germania: 14.678, erogato medio 3.200 mc
– Francia: 11.662, erogato medio di 3.370 mc
– Spagna: 10.424, erogato medio di 2.397 mc
– Inghilterra: 8.714, erogato medio di 3.906 mc

Questo sbilanciamento si è notevolmente acuito negli ultimi anni per effetto della crisi e del fortissimo calo dei consumi. L'erogato medio dei punti vendita ha raggiunto un livello estremamente esiguo: i dati dell'Agenzia delle Dogane indicano che 5.000 di questi impianti erogano meno di 350 mc/anno e, di essi, ben 3.000 sono attualmente chiusi per crisi gestionale.

La concorrenzialità del mercato, garantita da un'ampia pluralità di soggetti, trova altresì conferma nel livello dei prezzi dei prodotti, costantemente monitorati dal Ministero dello Sviluppo Economico (Osservatorio Prezzi), che – al netto della componente fiscale, che incide per il 68% sulla benzina e per il 64% sul gasolio (dati ottobre 2015) – risultano in linea con la media UE, dimostrando che le misure pro-mercato, introdotte in particolare dal 2008, hanno realizzato un'efficace tutela dei consumatori. Alla luce di questi dati, riteniamo che la Rete carburanti debba essere oggetto di un processo di ristrutturazione e ammodernamento attraverso interventi, di natura legislativa, volti a dare razionalità ed efficienza al sistema.



É necessario che le Regioni possano proseguire nell'adozione di politiche ambientali volte a sviluppare l'utilizzo dei carburanti a basse emissioni, quali il gpl e il metano.
L'obbligo di dotare i nuovi impianti di almeno un prodotto gassoso, fatte salve le deroghe che verranno individuate con

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

Decreto del ministero dello sviluppo economico sentita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome, non va ostacolato ma, anzi, supportato per favorire l'ampliamento della rete distributiva dei gas (gpl e metano) per i quali – in particolar modo il metano – l'offerta non ha ancora raggiunto uno sviluppo adeguato.

Gli impianti che erogano metano in Italia sono circa 1000, quelli che distribuiscono gpl 3600. Queste realizzazioni sono ancora largamente insufficienti e non ancora adeguatamente distribuite sul territorio ma si sono concretizzate grazie a incentivi di Governo e Regioni e a politiche che hanno bisogno di attuazione coerente nel medio-lungo termine.
Grazie a questi sforzi, dal 2002 ad oggi gli impianti metano sono cresciuti del 161%, e quelli gpl dell'80%. Similmente sono cresciuti i consumi e il parco auto a gas circolante nelle strade italiane.

Le Regioni, in base alle competenze esclusive in materia di commercio e con l'appoggio delle categorie interessate, hanno avviato il processo di ammodernamento della rete distributiva che passa anche attraverso lo sviluppo dell'offerta dei prodotti gassosi.
E' essenziale che gli operatori che hanno supportato la diffusione di tali carburanti, con investimenti ingenti, non immediatamente remunerativi, possano contare su politiche di lungo periodo coerenti che portino a completare l'offerta per fare decollare appieno l'uso di questi veicoli. Solo così le risorse investite – pubbliche e private – potranno contare su prospettive di ritorno adeguate.
Tali misure, per di più, non sono altro che l'attuazione delle normative nazionali – comma 21, art. 83bis del DL n. 112/2008 e comma 8, art. 17 del DL n. 1/2012 – nonché l'anticipazione dell'attuazione della Direttiva UE 94/2014 sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione Europea per ridurre l'impatto ambientale nel settore trasporti (da recepire obbligatoriamente entro il 18 novembre 2016).
L'art. 35 del disegno di legge in esame persegue le richiamate finalità e va, pertanto, approvato, per dare seguito al percorso virtuoso che sta contribuendo al raggiungimento del comune progetto europeo di mobilità sostenibile.

Come sottolineato in premessa, la rete carburanti risente di un'offerta eccessiva, aggravata da un continuo calo dei consumi che non accenna ad arrestarsi. Al fine di contenere il danno per un comparto così rilevante per la mobilità, gli operatori del settore (compagnie petrolifere, retisti indipendenti e gestori) hanno condiviso, dopo mesi di impegnativo lavoro e di manifesti compromessi, in un momento di forti tensioni fra i diversi attori che compongono la filiera distributiva, la proposta unitaria che mira a ridurre il numero degli impianti in esercizio, per superare l'attuale frammentazione e diseconomicità. Tale progetto è stato prima favorito e, infine, avallato, dal Ministero dello sviluppo economico oltreché condiviso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per quanto previsto in termini di salvaguardia ambientale.

La proposta fonda i suoi principi su due aspetti basilari ma strettamente correlati: la chiusura degli impianti marginali, cominciando da quelli che presentano profili di incompatibilità con la sicurezza stradale e la revisione delle barriere all'uscita rappresentate dalle procedure di dismissione/bonifica, oggi eccessivamente farraginose e onerose. Se quest'ultimo aspetto – che è il vero elemento qualificante l'intera proposta – non dovesse trovare accoglimento, verrebbe meno l'unico incentivo alla chiusura degli impianti e, conseguentemente, il raggiungimento dell'obiettivo della razionalizzazione della rete carburanti.
La proposta avanzata all'interno del DdL Concorrenza si propone di ovviare a tali ostacoli delineando il percorso più idoneo a garantire sia l'esigenza di razionalizzazione della rete di distribuzione che la necessaria tutela ambientale sottesa alla dismissione degli impianti e trova consenso anche nell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che ha riconosciuto la semplificazione delle procedure di bonifica come un utile incentivo alla chiusura degli impianti marginali (segnalazione AGCM n. 1137 del 4 luglio 2014).

A tal fine, la proposta normativa individua nel fattore temporale (dismissioni effettuate nei tre anni successivi all'entrata in vigore della legge) e di semplificazione, la migliore misura incentivante la riduzione sostenibile dei punti vendita.
Il valore aggiunto è dunque rappresentato dalla possibilità di avvalersi delle semplificazioni di legge previste, a patto di procedere alla dismissione e, cioè, alla rimozione delle potenziali fonti di contaminazione, nel più breve tempo possibile; si stima che tale misura comporterà la chiusura di circa 3.000 impianti con la conseguente cessazione dell'utilizzo di circa 10.000 serbatoi interrati.
Ciò rappresenta la migliore garanzia di tutela nei confronti dell'insorgenza di pericoli nei riguardi della sicurezza (incendi, esplosioni, crolli), della prevenzione dei rischi ambientali (potenziali fenomeni di contaminazione) e di quelli igienico-sanitari (insalubrità dei luoghi, degrado).
Quanto sopra evidenziato è stato correttamente approfondito, interpretato e condiviso durante l'esame del testo nelle Commissioni riunite VI e X della Camera dei Deputati, che lo

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

hanno successivamente deliberato.

Ciò nonostante, il provvedimento ha subito una nuova modifica nei lavori dell'Aula della Camera dei Deputati durante i quali è stato approvato un emendamento che mina l'intento semplificativo delle procedure di dismissione e che potrebbe inficiare, se approvato definitivamente, l'intero processo di riduzione dei punti vendita. Si prevede, infatti, che vengano effettuate le operazioni di bonifica già nella fase di dismissione, senza che ciò comporti un concreto beneficio alla protezione dell'ambiente e nonostante siano previste indagini ambientali propedeutiche alla valutazione di un eventuale inquinamento (comma 17, art. 36). Ciò risulta inutile ed eccessivamente dispendioso.

Riteniamo pertanto assolutamente necessario, nell'ottica di avere un provvedimento effettivamente utile al settore, tornare alla formulazione del testo approvato dalle Commissioni VI e X della Camera dei Deputati.>>

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

AD OTTOBRE SEGNO MENO DEI CONSUMI CARBURANTI

— 15 novembre 2015



Sulla base dei dati provvisori pubblicati mensilmente dal Ministero per lo sviluppo economico extrarete il mese di ottobre – con una giornata di consegne in meno rispetto allo stesso mese dell'anno precedente – evidenzia un decremento del -1,37 % sull'ottobre 2014 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [3,637 miliardi di litri contro 3,688]. Il saldo è dato da un aumento del +1,46 % in extrarete [1,273 miliardi di litri contro 1,255 in ottobre 2014] ed una flessione del -2,83 % in rete [2,364 miliardi di litri contro 2,433].

I consumi di benzina perdono un -2,82 % [1,052 miliardi litri contro 1,082 nell'ottobre 2014], con una flessione del -5,21 % in rete [844 milioni di litri contro 890] ed un aumento pari a +8,28 % in extrarete [208 milioni di litri contro 192], ed anche quelli di gasolio calano di un -0,77 % [2,586 miliardi di litri rispetto a 2,606], con un decremento di -1,46 % [1,521 miliardi di litri contro 1,543] per la rete ed un aumento di +0,22 % in extrarete [1,065 miliardi di litri contro 1,063 dell'ottobre 2014].
I consumi di gpl del mese sono in incremento del +4,62 % sullo stesso mese del 2014 [247 milioni di litri contro 236].

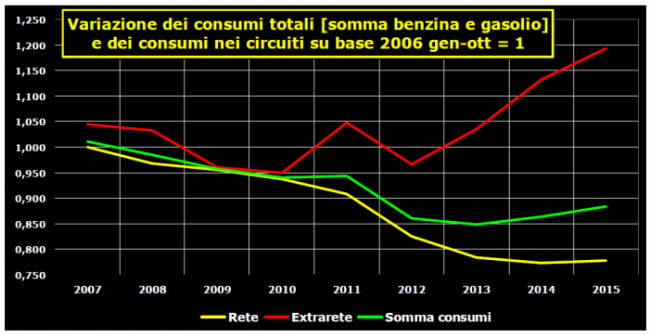
Per quanto riguarda il periodo gennaio-ottobre – in forza del segno positivo registrato nei mesi da gennaio ad aprile e da giugno ad agosto [il segno negativo è stato registrato a maggio, settembre ed ora ad ottobre], si evidenzia un incremento del +2,26 % sullo stesso periodo del 2014 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [35,187 miliardi di litri rispetto a 34,408], con un recupero del +5,43 % in extrarete [12,084 miliardi di litri contro 11,461] ed un lievissimo aumento del +0,68 % anche in rete [23,103 miliardi di litri rispetto a 22,947].

Consumi gen-ott 2006-2015 – Miliardi di litri

Rete			Extrarete			Autotrazione
Benzina	Gasolio	Totale	Benzina	Gasolio	Totale	GPL
13,820	15,891	29,711	0,682	9,443	10,125	1,491
13,035	16,666	29,701	0,780	9,802	10,582	1,438
12,106	16,643	28,749	0,758	9,699	10,457	1,523
11,676	16,714	28,390	0,820	8,898	9,718	1,647
10,947	16,882	27,829	0,914	8,691	9,605	1,845
10,387	16,600	26,987	1,042	9,566	10,608	1,918
9,309	15,194	24,503	1,147	8,643	9,790	2,042
8,797	14,491	23,288	1,493	8,986	10,479	2,322
8,502	14,445	22,947	1,817	9,644	11,461	2,365
8,409	14,693	23,102	2,008	10,076	12,084	2,476

Nell'arco di dieci anni – ossia dal 2006 – i consumi per prodotto del periodo gennaio-ottobre si sono così modificati: la benzina ha perduto -39,15 punti percentuali in rete [da 13,820 miliardi di litri nel 2006 a 8,409 nel 2015], ne ha guadagnati 194,43 in extrarete [da 682 milioni di litri a 2,008 miliardi]; il gasolio ha perduto 7,54 punti percentuali in rete [da 15,891 miliardi di litri a 14,693], ma ha guadagnato 6,70 punti percentuali in extrarete [da 9,443 a 10,076 miliardi di litri]; i due prodotti sommati hanno perduto il 22,24 % in rete [da 29,711 a 23,102 miliardi di litri], ma hanno guadagnato il 19,35 % in extrarete [da 10,125 a 12,084 miliardi di litri]; il gpl per autotrazione, senza alcuna distinzione tra rete ed extrarete, ha guadagnato 66,06 punti percentuali, da 1,491 a 2,476 miliardi di litri.

Variazioni dei consumi complessivi di benzina+gasolio e dei consumi in rete ed extrarete rispetto al gennaio-ottobre 2006

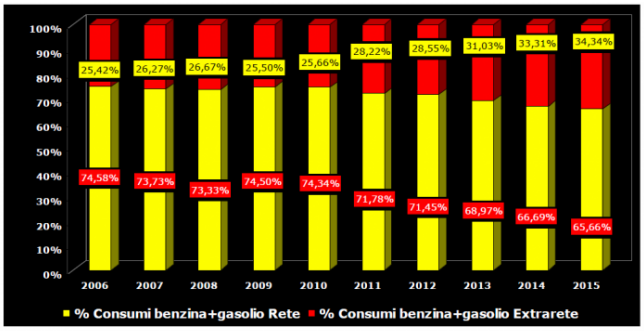


Nell'arco di dieci anni per i consumi sommati di benzina e gasolio, il peso dei consumi nella rete è diminuito dal 74,58 %

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

al 65,66 %, mentre è aumentato quello dei consumi in extrarete dal 25,42 % al 34,34 %.

Quote % consumi benzina+gasolio per circuiti – Gen-Ott 2006-2015



La composizione dei consumi dei carburanti di origine petrolifera [benzina, gasolio e gpl] è così cambiata in un decennio: la quota della benzina è scesa [nel complesso di rete ed extrarete] dal 35,09 % al 27,66 %, quella del gasolio è salita dal 61,30 % al 65,77 % e quella del gpl autotrazione dal 3,61 % al 6,57 %.

Quote % consumi benzina+gasolio per circuiti – Gen-Ott 2006-2015

