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

FIGISC ANISA NEWS N. 40/2015 20.12.2015

CANTARELLI, ANISA: PROROGA BANDI NON RISOLVE NULLA



Spiace purtroppo dover ribadire che la «politica» – e con ciò si intende il Governo, tramite i Ministeri competenti – abbia abdicato all'unica soluzione che si sarebbe resa necessaria dopo i ricorsi [tra cui quello promosso dalle rappresentanze dei gestori] che hanno accompagnato il decreto «balneare»: rimettere assieme le parti interessate e faticosamente rimettere mano al decreto stesso, e non rifugiarsi esclusivamente nella logica di abbandonare le cose solo all'«esame di merito» ed alla decisione del giudice amministrativo.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: ARRIVA LA PROROGA DEI BANDI

Il 16 dicembre, FAIB Autostrade, FEGICA ed ANISA, hanno emanato il seguente comunicato stampa in ordine alla vicenda dei bandi…

AUTOSTRADA: I° SEMESTRE VENDITE – 10,5 %, TRAFFICO +2,6 %

Dai dati delle vendite e del traffico [fonti: MISE e AISCAT] relative ai primi sei mesi del 2015 si evidenzia…

FIGISC ANISA NEWS N. 40/2015

SOMMARIO

CANTARELLI, ANISA: PROROGA BANDI NON RISOLVE NULLA
20 dicembre 2015

AUTOSTRADE: ARRIVA LA PROROGA DEI BANDI
20 dicembre 2015

AUTOSTRADA: I° SEMESTRE VENDITE – 10,5 %, TRAFFICO +2,6 %
20 dicembre 2015

ACCORDI & DISACCORDI: «AUTONOMIA» DEL GESTORE E PREZZO
20 dicembre 2015

CONSUMI NOVEMBRE 2015 A +5,7 % SU NOVEMBRE 2014
20 dicembre 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

CANTARELLI, ANISA: PROROGA BANDI NON RISOLVE NULLA

— 20 dicembre 2015



Nella vertenza autostrade, la domanda posta qualche giorni fa dalle Organizzazioni di categoria – «*Cosa attendono MIT e MISE ad intervenire?*» – ha avuto subito come risposta la concessione di una proroga dei bandi, di cui peraltro si aveva da tempo sentore.

La proroga dei bandi al 30 giugno 2016 non risolve certamente nessuno dei problemi sostanziali che il decreto interministeriale di agosto ha determinato o, proprio nel migliore dei casi, non ha neppure affrontato adeguatamente. Si tratta di una pura, semplice «*pezza*» burocratica che, anzitutto, consente ai Concessionari di fare con un po' più di tempo a disposizione i propri comodi nelle procedure di gara e che, inoltre, per almeno evitare disservizi, proroga di fatto l'efficacia del rapporto di subconcessione oltre la sua scadenza naturale e fino all'espletamento delle gare.

Spiace purtroppo dover ribadire che la «*politica*» – e con ciò si intende il Governo, tramite i Ministeri competenti – abbia abdicato all'unica soluzione che si sarebbe resa necessaria dopo i ricorsi [tra cui quello promosso dalle rappresentanze dei gestori] che hanno accompagnato il decreto «*balneare*»: rimettere assieme le parti interessate e faticosamente rimettere mano al decreto stesso, e non rifugiarsi esclusivamente nella logica di abbandonare le cose solo all'«*esame di merito*» ed alla decisione del giudice amministrativo.

Si tratta, in fondo – e quindi forse non ce ne dovremmo neppure troppo meravigliare –, dello stesso atteggiamento di rinuncia che ha ispirato l'emanazione del citato decreto: di fronte alla gravissima crisi del comparto [di cui in altro articolo di seguito in questo stesso numero ricordiamo ancora una volta gli effetti] – ma che pure lascia ancora spazio a diffuse rendite -, infatti, si è deciso di non predisporre strategie attendibili di uscita, ma di lasciar fare al primo che si proponeva di gestire, secondo logiche tutte settoriali e solo privatistiche, quel che rimaneva del «*cadavere*» del comparto stesso, in attesa di non si sa bene quale ipotetica inversione di tendenza.

Né altrimenti si spiega il «*regalo*» alla grande ristorazione, cui viene consegnato dal piano di ristrutturazione, chiavi in mano, un numero esorbitante di aree di servizio.

Può darsi che l'«*Italia che riparte*» – espressione su cui nutriamo ragionevoli dubbi – abbia forse bisogno più di «*economia*» che di «*politica*»; certo ha bisogno di una politica che faccia scelte per la ripresa e non di una politica fine a se stessa. Ma, in ogni caso e comunque la si pensi, il caso autostrade non è certamente un esempio né della prima, né della seconda necessità.

Mi spiace dover ribadire che sono, purtroppo, totalmente attuali ed immodificabili i giudizi che abbiamo formulato all'apparizione del decreto, e che siamo costretti a riepilogare oggi – scusandoci della lunga autocitazione -, a distanza di oltre cinque mesi, nella loro interezza:

«*Se è vero che si è riusciti ad ottenere garanzie sulla continuità contrattuale per i Gestori, è anche vero che nel provvedimento ministeriale si è voluta – su esplicito suggerimento delle aziende petrolifere – mettere la pietra tombale sul futuro: la continuità contrattuale – aspetto che è in ballo sin dagli accordi del 2002 – è stata sì concessa, ma per l'ultima volta, con una forzatura che ha voluto fare piazza pulita di qualunque possibile contrattazione tra le parti su questo principio e, ancora, solo per la casistica delle aree che non saranno interessate dal processo di accorpamento. Senza contare che gli affidatari potranno* "sfilarsi" *dall'affidamento dopo soli cinque anni se i volumi di vendite dovessero ridursi, lasciando – senza che nulla sia previsto – letteralmente il gestore* "sulla strada"*.*
Una forzatura che spiega perché in questo provvedimento e nel protocollo procedurale che lo accompagna poco o nulla si dica sui rapporti economico-normativi tra aziende e gestori, nulla si dica sulle discriminazioni dei prezzi e sulle famose «eque condizioni per competere» *previste dalle norma in vigore, con ciò lasciando presagire, da un lato, un quadro per il prossimo futuro di acuta sofferenza – come e peggio di quanto in questi*

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

*anni si sia già verificato – delle relazioni tra gestori e subconcessionari, dall'altro, la chiarissima conferma della "*fuga*" delle petrolifere da questo comparto di rete. …...*

*Deludente anche la soluzione data al problema degli indennizzi ai gestori delle aree che verranno chiuse, accorpate, "*riservate*" alla ristorazione: perché se, da un lato, si è voluto introdurre, e giustamente, il concetto di indennizzo superando la fumosità assoluta dei testi precedentemente elaborati, dall'altro si sono indicati criteri ed analogie con gli indennizzi del fondo per la rete ordinaria che non sono certo applicabili alla complessità dell'impresa di gestione di un'area autostradale in termini di impegno finanziario e di risorse umane.*

Infine, la partita della ristrutturazione appare totalmente deludente e per diverse ragioni:
a) si aprono, infatti, aree di servizio in numero quasi eguale a quello delle aree che sono soggette a chiusura [circa il 5 % della rete, quando è noto che quasi due terzi della rete sono al di sotto della soglia di sostenibilità e giustificazione economica],
b) si regala alla ristorazione oltre un quarto della rete, con ciò consentendo alle aziende petrolifere di andarsene dalla rete – dopo averne in parte contribuito al dissesto – senza pagar dazio;
c) si selfizza *un buon sesto della rete [addirittura* con *la strepitosa denominazione di "*implemento dei servizi*"] a tutto svantaggio della qualità dei servizi per una utenza che paga, oltre a pedaggi che sono aumentati in misura doppia del tasso di inflazione, assai più cari che in ogni altro dove, i carburanti e la somministrazione*» [**Figisc Anisa News** n. 28 del 13.08.2015] .

Chiudiamo dunque l'anno con questa piaga interamente aperta, che ritroveremo tale e quale dal 1° gennaio del 2016. Una partita che decide davvero «*se e per quanto*» il gestore autostradale abbia ancora un ruolo ed un futuro nel comparto.

Una partita che è ancora, pur determinante, solo una delle tante altre partite aperte, ogni giorno rimanendo sul terreno quelle dei prezzi discriminatori, dell'emorragia delle vendite, delle relazioni con le aziende petrolifere, degli accordi scaduti, cioè del «*come*» il gestore autostradale sta ancora nel comparto.
Significa che si dovrà ripartire sin dall'inizio del 2016 con la mobilitazione, non confidando solo esclusivamente nelle lunghe vie del contenzioso legale, e ciò nonostante la categoria sia in stato di mobilitazione continua da ormai quasi quattro anni. Significa che non si può mai mollare.



Ciò nonostante, **colgo l'occasione per inviare, a nome mio, della Presidenza e del Consiglio Nazionale di ANISA, a tutti i colleghi Gestori ed alle loro Famiglie, i migliori auguri per le imminenti festività, per qualche giorno di tregua e di serenità tra gli affetti delle persone cui vogliamo bene**

STEFANO CANTARELLI

Presidente Nazionale ANISA CONFCOMMERCIO

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

AUTOSTRADE: ARRIVA LA PROROGA DEI BANDI

— 20 dicembre 2015



Il 16 dicembre, **FAIB Autostrade**, **FEGICA** ed **ANISA**, hanno emanato il seguente **comunicato stampa** in ordine alla vicenda dei bandi autostradali:

<<Comunicato congiunto
del 16 dicembre 2015

AUTOSTRADE. UN PASTICCIO INDEGNO DOMINA LE GARE PER L'ASSEGNAZIONE DELLE AREE DI SERVIZIO.
LE DECINE DI RICORSI AL TAR SUL DECRETO FERRAGOSTANO DI MIT E MISE E L'ANDAMENTO OSCURO E A SINGHIOZZO DELLE PROCEDURE DI GARA DEI CONCESSIONARI.
E ALCUNE FRA LE COMPAGNIE PETROLIFERE CHE PUBBLICAMENTE SI SCAGLIANO CONTRO L'ALTO LIVELLO DELLE ROYALTY, NEL CHIUSO DELLE "BUSTE" RADDOPPIANO LE BASI D'ASTA E ARRIVANO A OFFRIRE FINO AL LIMITE DEI 100 €/KLT.

Un pasticcio indegno e sempre più intricato domina ormai la vicenda della ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali e delle gare per la assegnazione dei servizi di distribuzione carburanti e ristorazione.

Vicenda – sarebbe bene tenerlo a mente – che ha per oggetto un bene pubblico dato in concessione [la viabilità autostradale] e interessa direttamente milioni di automobilisti, oltreché quella grandissima parte dei beni che vengono trasportati sul territorio nazionale: un volume d'affari gigantesco tra pedaggi, royalty, *servizi offerti e prodotti venduti.*

Tutte condizioni che richiederebbero un ruolo guida e di controllo da parte delle Istituzioni e dei Ministeri dei Trasporti e dello sviluppo economico in particolare che, al contrario, dopo aver emanato in pieno agosto un Decreto impugnato decine di volte al TAR praticamente da tutti i soggetti interessati, sembrano essersi completamente richiusi nel silenzio e nell'inerzia.

*In una tale situazione, molti provano – riuscendoci – a dare il meglio di sé: i concessionari "*gestiscono*" in modo del tutto opaco ed incomprensibile procedure di gara che partono, vengono sospese, poi ripartono senza alcuna razionalità e trasparenza; alcune compagnie petrolifere, dopo denunciato pubblicamente i meccanismi di imposizione delle* royalty *ed il loro eccessivo livello economico – nel chiuso delle "*buste*" si sfidano a colpi di rilanci.*

Si arriva, in alcuni casi, a più che raddoppiare la base d'asta e a produrre offerte mai toccate prima d'ora ormai alle soglie dei 100 euro per mille litri: cifre tanto assurde quanto inspiegabili, se si tiene conto che stando ai dati pubblicati dal Mise, il margine industriale lordo medio [vale a dire la parte del prezzo dei carburanti che, al netto delle tasse e del costo del prodotto, remunera l'intera filiera produttiva fino alla pompa] si attesta sotto i 150.

Un copione già visto nel 2003 e ancor peggio nel 2008, quando la combinazione dei meccanismi di gara imposti dai concessionari e le scellerate offerte dei petrolieri ha portato il prezzo del carburante in autostrada ad essere superiore alla viabilità ordinaria mediamente di 15 cent innescando, con largo anticipo rispetto alla crisi che ha investito l'intero Paese, una discesa verticale dei volumi di vendita – 60% circa nell'ultimo quinquennio – e la conseguente perdita di oltre 2000 posti di lavoro.

Insomma uno spettacolo davvero indegno, che toglie ogni residuo alibi a ciascuno di questi soggetti ed è foriero di esiti e conseguenze disastrose, in ultima analisi, per chi in autostrada ha il proprio lavoro, come i gestori, e per chi, come gli automobilisti, in autostrada dovrebbe poter contare su sicurezza e qualità dell'assistenza degne del servizio pubblico. Cosa attendono MIT e MISE ad intervenire?>>

Ed infatti il 17 dicembre il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ed il **Ministero dello sviluppo economico** han disposto la proroga della conclusione dei bandi per la sub

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

concessione dei servizi *oil* e *non oil* per le aree di servizio autostradali in scadenza il 31 dicembre 2015, portandone il termine al 30 giugno 2016, per consentire «*un calendario maggiormente articolato nel tempo, che dia possibilità di una più vasta, informata e ordinata partecipazione delle imprese alle gare stesse, a vantaggio della concorrenza*».

Di seguito pubblichiamo il **testo integrale** del provvedimento:

<<Alle società concessionarie autostradali
All'AISCAT [Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori]
All'AIGRIM [Associazione delle Imprese di Grande Ristorazione Multilocalizzate]
All'Unione Petrolifera

Oggetto:

Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali – Rideterminazione del programma per il riaffidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e di ristorazione

Viste le comunicazioni pervenute da alcune società autostradali e associazioni di settore;
Visto il Decreto Interministeriale 7 agosto 2015 recante l'approvazione del Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali;
Considerata l'impossibilità da parte delle società concessionarie autostradali di completare entro il 31 dicembre prossimo le gare per l'affidamento del servizio di distribuzione carbolubrificanti, a causa dell'elevato numero di concessioni in scadenza, della applicazione dei nuovi criteri stabiliti nel citato D.I. 7 agosto 2015 e del relativo contenzioso instauratosi in merito ad esso;
Considerata la necessità di garantire la fornitura del servizio di distribuzione carbolubrificanti e di ristorazione, a vantaggio dell'utenza, anche dopo la scadenza delle concessioni alla fine del corrente anno;
Ferma restando l'applicazione delle disposizioni contenute nel D.I. 7 agosto 2015, questi Ministeri d'intesa dispongono:

– **che le gare per il riaffidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e di ristorazione vengano svolte secondo un calendario maggiormente articolato nel tempo, che dia la possibilità di più vasta, informata e ordinata partecipazione delle imprese alle gare stesse, anche a vantaggio della concorrenza**, secondo cronoprogramma che ogni concessionario trasmetterà a questi Ministeri ai fini del coordinamento tra i diversi programmi e di pubblicazione del cronoprogramma complessivo*;*
– **che tale cronoprogramma complessivo dovrà consentire la conclusione delle gare, per tutte le concessioni in scadenza entro il prossimo 31 dicembre, non oltre il 30 giugno 2016***;*
– **che la continuità del servizio di distribuzione carbo-lubrificanti delle aree di servizio per le quali alla data del 31 dicembre prossimo non sia ancora avvenuto il subentro del nuovo subconcessionario, potrà essere garantita anche mediante accordi transitori tra società concessionarie e subconcessionari uscenti** al fine di continuare la fornitura di tale servizio fino al subentro del nuovo subconcessionario,
– che le parti (concessionario e sub concessionario) potranno determinare congiuntamente condizioni contrattuali con modalità eque, trasparenti e non discriminatorie, dandone informazione a questi Ministeri competenti e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato;
– che ogni eventuale differente pattuizione economica non potrà rilevare nel rapporto tra concedente e concessionario.

IL DIRETTORE GENERALE MIT
Mauro **COLETTA**
IL DIRETTORE GENERALE MSE
Gilberto **DIALUCE**>>



Per una situazione generale dei bandi, si ricorda che – come già riportato in altri numeri di **Figisc Anisa News** – tra giugno e luglio 2015 **ASPI Autostrade per l'Italia** ha messo a gara tra giugno e luglio 66 aree di servizio, ha emanato il primo bando per la gestione unitaria dei servizi *oil* e *non oil* in altre 26 aree di servizio ed un bando per l'assegnazione dei servizi *oil* in altre 38 aree di servizio, altri tre bandi per 27 aree di servizio [i Lotti 448-465, 466-470 e 471-474] nonché, da ultimo pochi giorni fa, un bando per ulteriori 9 aree di servizio.

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

Partiti anche i bandi per la **A4 BRESCIA-PADOVA** e della **A31 VALDASTICO**. La società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA ha infatti pubblicato il bando per l'assegnazione dei servizi *oil* in 12 aree di servizio, per il *non oil* in 15 aree di servizio e per il servizio unitario *oil* e *non oil* in due aree di servizio.

Anche l'**AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22** ha emanato i suoi bandi per l'affidamento dei servizi di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali nonché di ristoro e attività commerciali connesse nelle aree di servizio. Sono in tutto sei i bandi: uno per le attività *oil* nelle aree di servizio Paganella Est, Paganella Ovest, Campogalliano Est, Campogalliano Ovest; uno per il servizio "*oil con presidio*" nelle aree di servizio Laimburg Est, Laimburg Ovest, Nogaredo Est, Nogaredo Ovest, Adige Est, Adige Ovest, Garda Est, Povegliano Est, Povegliano Ovest; uno per il servizio di ristoro (*non oil*) nelle aree di servizio Paganella Est, Paganella Ovest, Campogalliano Est, Campogalliano Ovest; uno per il servizio "*non oil con presidio*" nelle aree di servizio Laimburg Est, Laimburg Ovest, Nogaredo Est, Nogaredo Ovest, Adige Est, Adige Ovest, Garda Est, Povegliano Est, Povegliano Ovest; uno per la gestione unitaria *oil* e *non oil* nelle aree di servizio Garda Ovest, Po Ovest e Po Est; uno per la gestione accorpata del servizio *oil* e *non oil* nelle aree di servizio Plose Est, Plose Ovest, Isarco Est, Sciliar Ovest.

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

AUTOSTRADA: I° SEMESTRE VENDITE – 10,5 %, TRAFFICO +2,6 %

— 20 dicembre 2015



Dai dati delle vendite e del traffico [fonti: MISE e AISCAT] relative ai primi sei mesi del 2015 si evidenzia che rispetto allo stesso periodo del 2014, gli erogati di benzina e gasolio sono diminuiti in autostrada del 10,46 % – benzina: – 11,39 %; gasolio: – 10,26 % -, mentre i volumi di traffico totali sono aumentati del 2,59 % – veicoli leggeri: +2,27 %; veicoli pesanti: +3,32 % -, con una evidente discrasia tra le due dinamiche.
Ed avendo anche a disposizione i dati del traffico fino a settembre [ma non ancora quelli delle vendite] si osserva che nel 2015 nei primi nove mesi, rispetto allo stesso periodo del 2014, il dato è ancora migliorato rispetto al periodo gennaio-giugno, con un complessivo +3,31 % [veicoli leggeri: +3,17 %; veicoli pesanti: +3,61 %].

Per una valutazione temporale più approfondita, **ANISA** ha confrontato i dati del primo semestre dagli anni 2002 al 2015, una comparazione che mette in luce come i volumi sommati di benzina e gasolio siano passati nel semestre dai 2,069 miliardi di litri del 2002 ai 770,2 milioni di litri del 2015, con una flessione di 62,78 punti percentuali; nel dettaglio dei prodotti, la benzina è crollata da 756,1 a 135,0 milioni di litri [82,15 % in meno] ed il gasolio da 1,313 miliardi di litri a 635,2 milioni di litri [51,62 % in meno], come esposto nelle seguenti due tabelle:

DATI ASSOLUTI VENDITE E TRAFFICO AUTOSTRADA PRIMO SEMESTRE DAL 2002 AL 2015

	Mln. litri			Mld veicoli/km		
Anno	Benzina	Gasolio	Totale	Leggeri	Pesanti	Totali
2002	756,1	1.313,0	2.069,3	26.694,8	8.852,7	35.457,5
2003	678,2	1.362,6	2.040,5	27.626,0	9.054,9	36.680,9
2004	569,5	1.363,7	1.933,4	27.996,3	9.463,7	37.460,0
2005	497,1	1.346,5	1.843,7	28.150,8	9.530,1	37.680,9
2006	449,4	1.372,2	1.821,6	28.909,9	9.831,4	38.741,3
2007	411,6	1.382,3	1.794,0	29.942,3	10.174,5	40.116,8
2008	361,0	1.317,4	1.678,4	30.044,3	10.190,3	40.234,6
2009	340,3	1.217,8	1.557,9	29.758,3	9.044,4	38.802,7
2010	307,5	1.218,3	1.525,7	30.383,3	9.168,3	39.551,6
2011	273,6	1.144,6	1.418,1	29.844,6	9.427,5	39.272,1
2012	201,0	911,5	1.112,5	27.554,5	8.727,8	36.282,3
2013	170,4	778,7	949,2	26.839,7	8.379,6	35.219,3
2014	152,3	707,8	860,1	27.497,7	8.471,0	35.943,4
2015	135,0	635,2	770,2	28.120,6	8.752,4	36.873,2

VARIAZIONI PERCENTUALI SUL PRIMO SEMESTRE 2002

Anno	Benzina	Gasolio	Totale	Leggeri	Pesanti	Totali
2003	-10,30%	+3,78%	-1,39%	+3,49%	+2,28%	+3,45%
2004	-24,68%	+3,86%	-6,57%	+4,88%	+6,90%	+5,65%
2005	-34,25%	+2,55%	-10,90%	+5,45%	+7,65%	+6,27%
2006	-40,56%	+4,51%	-11,97%	+8,30%	+11,06%	+9,26%
2007	-45,56%	+5,28%	-13,30%	+12,17%	+14,93%	+13,14%
2008	-52,25%	+0,34%	-18,89%	+12,55%	+15,11%	+13,47%
2009	-54,99%	-7,25%	-24,71%	+11,48%	+2,17%	+9,43%
2010	-59,33%	-7,21%	-26,27%	+13,82%	+3,57%	+11,55%
2011	-63,81%	-12,83%	-31,47%	+11,80%	+6,49%	+10,76%
2012	-73,42%	-30,58%	-46,24%	+3,22%	-1,41%	+2,33%
2013	-77,46%	-40,69%	-54,13%	+0,54%	-5,34%	-0,67%
2014	-79,85%	-46,09%	-58,43%	+3,01%	-4,31%	+1,37%
2015	-82,15%	-51,62%	-62,78%	+5,34%	-1,13%	+3,99%

Il medesimo confronto sui volumi di traffico denota che dai 35.457,5 miliardi di veicoli-km del primo semestre 2002 il primo semestre 2015 marca complessivamente 36.873,2 miliardi di veicoli-km, con un incremento di 3,99 punti percentuali; un dato che diventa +5,34 % per i veicoli leggeri [da 26.694,8 mld veicoli-km del 2002 ai 28.120,6 del 2015] e -1,13 % per i veicoli pesanti [nel primo semestre 2002, 8.852,7 mld veicoli-km, nel primo semestre 2015 8.752,4].

Sulle dinamiche annuali [primo semestre dell'anno sul primo semestre dell'anno precedente], per quanto attiene le vendite di benzina e gasolio flessioni entro 5 punti percentuali sono riscontrabili per i primi semestri degli anni 2003, degli anni dal 2005 al 2007 e nel 2010, decrementi tra 5 e 10 punti percentuali si sono verificati nei primi semestri degli anni 2004, 2008, 2009, 2011 e 2014, vere e proprie cadute tra 10 e 15 punti percentuali si sono verificate nel primo semestre del 2013 e del corrente anno 2015, mentre un'emorragia sopra i 20

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

punti percentuali si riscontra nell'anno 2012, con un 21,55 % in meno sul primo semestre del 2011, come esposto nella seguente tabella:

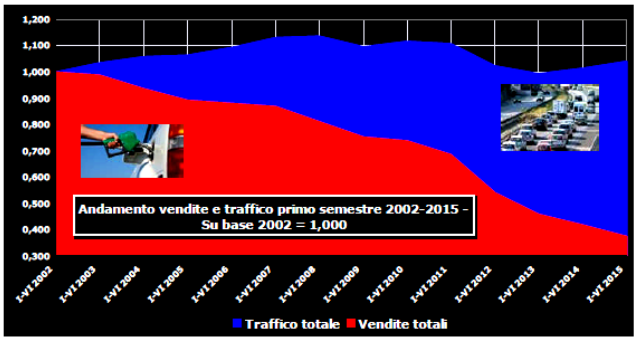
VARIAZIONI PERCENTUALI SUL PRIMO SEMESTRE ANNO ANTECEDENTE

Anno	Benzina	Gasolio	Totale	Leggeri	Pesanti	Totali
2003	-10,30%	+3,78%	-1,39%	+3,49%	+2,28%	+3,45%
2004	-16,03%	+0,08%	-5,25%	+1,34%	+4,51%	+2,12%
2005	-12,71%	-1,26%	-4,64%	+0,55%	+0,70%	+0,59%
2006	-9,60%	+1,91%	-1,20%	+2,70%	+3,16%	+2,81%
2007	-8,41%	+0,74%	-1,52%	+3,57%	+3,49%	+3,55%
2008	-12,29%	-4,70%	-6,44%	+0,34%	+0,16%	+0,29%
2009	-5,73%	-7,56%	-7,18%	-0,95%	-11,25%	-3,56%
2010	-9,64%	+0,04%	-2,07%	+2,10%	+1,37%	+1,93%
2011	-11,02%	-6,05%	-7,05%	-1,77%	+2,83%	-0,71%
2012	-26,54%	-20,37%	-21,55%	-7,67%	-7,42%	-7,61%
2013	-15,22%	-14,57%	-14,68%	-2,59%	-3,99%	-2,93%
2014	-10,61%	-9,10%	-9,38%	+2,45%	+1,09%	+2,06%
2015	-11,39%	-10,26%	-10,46%	+2,27%	+3,32%	+2,59%

Per quanto attiene i volumi di traffico il confronto tra il primo semestre dell'anno sul primo semestre dell'anno precedente evidenzia sempre contenuti incrementi non eccedenti mai i 5 punti percentuali nei primi semestri degli anni dal 2003 al 2008, nel primo semestre del 2010 e nei primi semestri del 2014 e del corrente anno 2015, flessioni entro 5 punti percentuali sono riscontrabili per i primi semestri degli anni 2009, 2011 e 2013, mentre l'unico forte decremento tra 5 e 10 punti percentuali si riscontra nell'anno 2012, con un 7,61 % in meno sul primo semestre del 2011.
Nel dettaglio delle tipologie di veicoli, moderate flessioni dei veicoli leggeri si sono verificate nei primi semestri degli anni 2009, 2011 e 2013 e solo nel 2012 vi è stato un crollo di 7,67 punti percentuali; una moderata flessione per i veicoli pesanti si è verificata nel primo semestre 2013, ma nel primo semestre 2009, in piena crisi economica, si é segnalato il crollo più cospicuo, con un 11,25 % in meno, dato non superato neppure nel primo semestre 2012, che ha marcato 7,42 punti percentuali si perdita sullo stesso periodo del 2011.

Una dinamica, quella tra vendite e traffico, la cui forbice è andata sempre progressivamente divaricandosi, se, come si è già evidenziato in precedenza, **a fronte della sostanziale tenuta dei volumi di traffico nel periodo 2002 – 2015, le vendite sono diminuite di quasi due terzi** [come evidenziato nel seguente grafico]: **la più evidente rappresentazione della gravità ed irreversibilità della crisi che caratterizza ormai da almeno un decennio il comparto**.

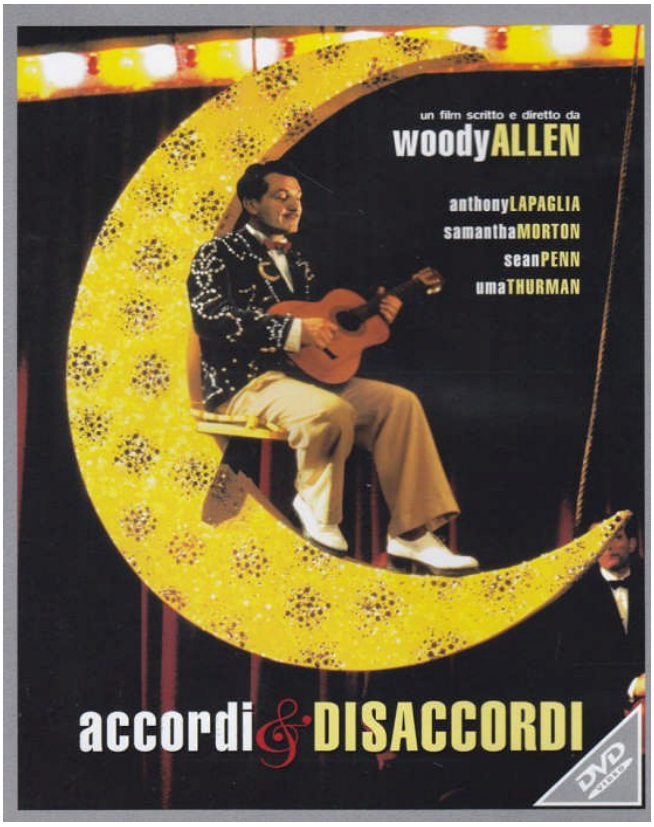
GRAFICO DELLE DINAMICHE VENDITE E TRAFFICO SU 2002



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

ACCORDI & DISACCORDI: «AUTONOMIA» DEL GESTORE E PREZZO

— 20 dicembre 2015



In questo articolo parliamo di prezzi e della presunta «*autonomia*» del gestore di fissarne il valore finale, un concetto impropriamente «*enfatizzato*» sempre negli accordi – quanto meno dal 2003 -, e di cui è opportuno riconoscere/distinguere il reale significato.

Intanto, esso è sempre collegato al concetto del famoso «*prezzo massimo*», come si può desumere spulciando gli ultimi accordi stipulati con le aziende petrolifere.
Cominciamo con **ENI**, da Accordo del 19.12.2014, punto 2.7: «*…. conformemente al disposto dell'art. 4, §1, lett. a), del Regolamento (UE) n. 330/2010 della Commissione del 20.04.2010… risulta opportuno stabilire prezzi massimi di rivendita [*"Prezzo Massimo"*]. Tali prezzi massimi non dovranno in alcun modo valere o essere intesi come prezzi minimi o come parametro fisso di riferimento … nella determinazione finale del prezzo di rivendita che resta nell'esclusiva libertà del Gestore*».
L'Accordo con **ESSO** di data 16.07.2014, punto 6, si limita a richiamare quanto previsto nell'accordo del 08.11.2004, che riporta: «*Ferma la libertà del gestore di determinare il prezzo di vendita al pubblico, la ESSO ha facoltà di imporre ai gestori un prezzo massimo di rivendita*».
Si può proseguire con **KUPIT** che, nell'Accordo del 14.04.2015, capitolo delle Premesse, punto C), sub punto 3), recita che «*il fornitore ha la facoltà di imporre un prezzo massimo, fermo il diritto del gestore di fissare i prezzi di vendita al pubblico*», diritto citato anche sub punto 1), laddove si scrive che «*…. ferma restando la libertà del Gestore di determinazione dei prezzi effettivamente praticati…..la KUPIT consiglia ai Gestori rivenditori presso gli impianti della propria rete stradale ordinaria i prezzi di rivendita al pubblico dei carburanti*».
E, per finire, nell'Accordo del 06.07.2015 con **TOTALERG**, della libertà del Gestore di determinare il prezzo finale non c'è neppure cenno.
Queste affermazioni di mero principio sulla «*libertà/facoltà*» del gestore, dunque, si accompagnano generalmente alle affermazioni su «*opportunità/diritto*» dell'azienda di imporre e determinare al gestore prezzi consigliati e massimi di rivendita.

Il «*papocchio*» giuridico da tenere insieme è abbastanza chiaro: la merce é del gestore che in quanto proprietario della medesima non può essere espropriato integralmente al 100 % della facoltà di fissare un prezzo, ma il particolare regime commerciale gestore-azienda [comodato dell'impianto e vincolo di fornitura in esclusiva con lo sconto tra il prezzo definito consigliato e quello di cessione (cioé «*margine del gestore*», come si dice ancora)] comporta che di fatto l'azienda, a tutela del proprio mercato, marchio, immagine, ecc., decida sia unilateralmente quello che viene definito «*prezzo consigliato*», sia metta unilateralmente dei «*paletti*» sui valori di prezzo da non superare assolutamente per non mettere, appunto, a repentaglio il proprio mercato.
Il tutto poi si declina operativamente:

a) mediante la determinazione del «*quanto*» il gestore possa scostarsi dal prezzo consigliato per non sforare il prezzo massimo,

b) con un sistema «*sanzionatorio*» per cui il gestore che sfora con recidive plurime lo sforamento del prezzo massimo integra sempre una delle clausole espresse per la risoluzione del contratto da parte della compagnia.

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



La reale «*autonomia*» del gestore di fissazione del prezzo sta dunque in quel risicatissimo delta tra prezzo consigliato e prezzo massimo. Perché, infatti, l'azienda determina tutto il resto del processo di formazione del prezzo finale di una merce che è a tutti gli effetti e rischi di proprietà del gestore: stabilisce, infatti, a) che vi sia un prezzo consigliato di rivendita, b) che su questo prezzo sia determinato un prezzo di cessione della merce [prezzo consigliato al netto dello sconto di contratto/accordo] ed infine c) stabilisce un tetto invalicabile al prezzo finale di rivendita. A valori attuali, per dirla in parole chiare, tutta la presunta «*autonomia*» del gestore sulla fissazione del prezzo vale circa un 1,00 % del prezzo finale nella modalità *servito*, valore che si dimezza allo 0,50 % nella modalità *self*.

Ad un tanto si aggiunga che, al di fuori dello stretto rapporto contrattuale con i gestori del marchio, le compagnie petrolifere di riservano la libertà di rifornire altri operatori della rete a prezzi di cessione che rendono impraticabile ed impossibile qualsivoglia competizione da parte del gestore sul piano del prezzo al pubblico. Possiamo dire che le aziende hanno dunque almeno quattro «*autonomie*» sostanziali: 1) il prezzo di cessione al «*mercato*» complessivo, 2) il prezzo di cessione al gestore di marchio, 3) il prezzo consigliato al gestore e 4) il prezzo massimo del gestore, ossia almeno il 99 % del prezzo finale.

Può essere che questo tipo di sistema – incardinato per di più in precise leggi di settore e ripetitivamente «*santificato*» negli accordi vecchi e nuovi – tutelasse in qualche modo la figura del gestore fino a….ormai parecchi anni fa. E, infatti, basta fare mente locale ad una serie di numeri semplicemente instaurando un confronto tra oggi ed il 2003 [l'anno in cui si cominciarono a fare accordi aziendali con la nuova metodologia dopo che l'Antitrust aveva affondato la contrattazione collettiva] per cogliere la scarsissima attualità ed adeguatezza di questo tipo di sistema.

Da allora [e se parliamo di valori monetari, li consideriamo come attualizzati, cioè rivalutando ad oggi i valori di quell'anno] ad oggi:

a) il margine medio del gestore ha subìto una decurtazione del 12 % sulla modalità *servito* e del 22 % sulla modalità *self*;
b) il rapporto tra vendite in modalità *servito* e vendite in *self* si è letteralmente capovolto, penalizzando a sua volta il margine medio tra le due modalità, in misura tale che il risultato é una perdita secca del 28 % del valore del margine medio;
c) il delta praticabile per condizioni di accordi tra prezzo consigliato e prezzo massimo [l'unica «*autonomia*» del gestore sul prezzo] è diminuito del 34 %;
d) il divario tra prezzo di cessione ai terzi e quello di cessione al gestore è aumentato mediamente del 21 %, con punte del 69 % sul prezzo di cessione al *servito*;
e) la quota di mercato rete degli indipendenti e «*bianchi*» [che si approvvigionano anche dagli stessi marchi che riforniscono il proprio gestore] è cresciuta di quasi sei volte, dal 3,8 al 22 %;
f) i consumi in rete sono diminuiti del 20 %.



Precisato quanto sopra esposto, e chiarendo doverosamente che quelle che seguono sono opinioni, non nuove, ma strettamente personali di chi scrive questo articolo, si rende necessaria qualche osservazione finale.

Lo schema, diciamo, giuridico e contrattuale che regge ancora la grande maggioranza delle relazioni gestori-compagnie – per tutte le ragioni che sono già state scritte anche in articoli precedenti sotto la rubrica **ACCORDI & DISACCORDI** – garantisce oggi solo queste ultime, soggetti che non hanno certo bisogno di essere ulteriormente garantiti.
Né si tratta solamente di «*aggiustare*» il modello mantenendone lo «*scheletro*» inalterato ed introducendo, magari, qualche aleatoria «*reciprocità*» che vincoli le compagnie e che ne renda, almeno formalmente, meno

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

totalizzante il predominio e l'evidente abuso di dipendenza economica cui sottopongono il gestore.

Si tratta di cambiare proprio registro e modelli.

Così come è più che mai attuale riproporre il senso – a meno che non ci si rassegni alla residualità e consunzione -, di un sindacato/ associazione dei gestori che sia «*utile*» per chi opera nel settore nell'attuale contesto di mercato e di relazioni.

Si tratta di decidere, cioè, se abbia ancora senso ripetere vuote litanie su mercati «*ideologici*» – che non torneranno mai più -, su «*figure giuridiche*» che sono solo astratte, su «*diritti*» che non solo sono sistematicamente elusi, ma che sono diventati addirittura una gabbia per quelli stessi che avrebbero dovuto tutelare «*di qui all'eternità*», o se si tratta di trovare culture e soluzioni per rendere praticabile il vero diritto/dovere del gestore – o di come lo si voglia chiamare o classificare e sotto qualsiasi figura si voglia declinare – che è quello poter ritrovare giustificazione, sostenibilità, insomma motivo, all'opportunità economica di lavorare in questo settore, o, ancora, di avere il coraggio di dire chiaramente se tale opportunità c'é ancora o non c'é più.

[**G.M.**]

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

CONSUMI NOVEMBRE 2015 A +5,7 % SU NOVEMBRE 2014

— 20 dicembre 2015



Sulla base dei dati provvisori pubblicati mensilmente dal Ministero per lo sviluppo economico extrarete il mese di novembre – a parità di giornate di consegne rispetto allo stesso mese dell'anno precedente – evidenzia un incremento del +5,69 % sul novembre 2014 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [3,369 miliardi di litri contro 3,187]. Il saldo è dato da un aumento del +7,45 % in extrarete [1,175 miliardi di litri contro 1,094 in ottobre 2014] ed un aumento del +4,77 % anche in rete [2,193 miliardi di litri contro 2,093].

I consumi di benzina recuperano un +5,16 % [972 milioni di litri contro 925 nel novembre 2014], con un aumento del +3,51 % in rete [780 milioni di litri contro 754] ed un aumento pari a +12,40 % in extrarete [192 milioni di litri contro 171], anche quelli di gasolio crescono di un +5,91 % [2,396 miliardi di litri rispetto a 2,263], con un incremento di 5,48 % [1,413 miliardi di litri contro 1,340] per la rete ed un aumento di +6,54 % in extrarete [983 milioni di litri contro 923 del novembre 2014].
I consumi di gpl del mese sono in incremento del +10,00 % sullo stesso mese del 2014 [240 milioni di litri contro 218].

Per quanto riguarda il periodo gennaio-novembre – in forza del segno positivo registrato nei mesi da gennaio ad aprile e da giugno ad agosto nonché a novembre [il segno negativo è stato registrato a maggio, a settembre e ad ottobre], si evidenzia un incremento del +2,36 % sullo stesso periodo del 2014 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [38,482 miliardi di litri rispetto a 37,595], con un recupero del +5,41 % in extrarete [13,234 miliardi di litri contro 12,555] ed un lievissimo aumento del +0,83 % anche in rete [25,248 miliardi di litri rispetto a 25,040].

I consumi di benzina aumentano in undici mesi di +1,01 % rispetto al gennaio-novembre 2014 [da 11,244 a 11,358 miliardi di litri], con segno ancora negativo di -1,06 % in rete [da 9,256 miliardi di litri a 9,158] e molto positivo, pari a +10,66 %, in extrarete [da 1,988 a 2,200 miliardi di litri], e quelli di gasolio guadagnano un +2,93 % [da 26,351 a 27,124 miliardi di litri], con un aumento di +1,93 % per la rete [da 15,785 a 16,090 miliardi di litri] ed un +4,42 % in extrarete [da 10,567 a 11,034 miliardi di litri].
I consumi di gpl del periodo sono in incremento del +5,28 % sullo stesso periodo del 2014 [da 2,583 a 2,720 miliardi di litri].

CONSUMI GEN-NOV 2006-2015 – MILIARDI DI LITRI

Rete			Extrarete			Autotrazione
Benzina	Gasolio	Totale	Benzina	Gasolio	Totale	GPL
15,097	*17,482*	**32,579**	*0,752*	*10,495*	**11,247**	***1,643***
14,240	*18,328*	**32,568**	*0,770*	*10,618*	**11,388**	***1,573***
13,195	*18,139*	**31,334**	*0,829*	*10,619*	**11,448**	***1,663***
12,727	*18,323*	**31,050**	*0,898*	*9,795*	**10,693**	***1,814***
11,972	*18,535*	**30,507**	*1,017*	*9,693*	**10,710**	***2,025***
11,348	*18,173*	**29,521**	*1,155*	*10,578*	**11,733**	***2,105***
10,162	*16,619*	**26,781**	*1,273*	*9,515*	**10,788**	***2,249***
9,601	*15,863*	**25,464**	*1,640*	*9,869*	**11,509**	***2,554***
9,256	*15,785*	**25,041**	*1,988*	*10,567*	**12,555**	***2,583***
9,158	*16,090*	**25,248**	*2,200*	*11,034*	**13,234**	***2,720***

Nell'arco di dieci anni – ossia dal 2006 – i consumi per prodotto del periodo gennaio-novembre si sono così modificati: la benzina ha perduto -39,34 punti percentuali in rete [da 15,097 miliardi di litri nel 2006 a 9,158 nel 2015], ne ha guadagnati +192,55 in extrarete [da 752 milioni di litri a 2,200 miliardi]; il gasolio ha perduto -7,96 punti percentuali in rete [da 17,482 miliardi di litri a 16,090], ma ha guadagnato +5,14 punti percentuali in extrarete [da 10,495 a 11,034 miliardi di litri]; i due prodotti sommati hanno perduto il -22,50 % in rete [da 32,579 a 25,248 miliardi di litri], ma hanno guadagnato il +17,67 % in extrarete [da 11,247 a 13,234 miliardi di litri]; il gpl per autotrazione, senza distinzione tra rete ed extrarete, ha guadagnato 65,55 punti percentuali, da 1,643 a 2,720 miliardi di litri.

Ed a proposito di rete ed extrarete, anzi, più correttamente di peso dell'extrarete nella rete, segnaliamo quanto riportava venerdì 18 **QUOTIDIANO ENERGIA** [«*Rete & Extrarete*

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

2015 anno record *per* no-logo *e Gdo*»], che, commentando l'andamento positivo dei consumi appena registrato, scriveva quanto di seguito **[per g.c.]** riportiamo testualmente:

<<Bene dunque per tutti gli attori della partita carburanti? Non proprio.
Le reti delle compagnie, partendo dai dati relativi ai primi undici mesi e proiettati a fine anno, perderanno vendite di benzina per circa 330 milioni di litri e di 52 milioni di litri per il diesel.

Le reti *no-logo* e della Gdo ne guadagneranno viceversa, rispettivamente, 233 e 507 milioni litri.

Le reti indipendenti raggiungeranno per la benzina una quota di mercato di circa il 24%, superiore a quella del 2014 di oltre il 2%. Per il diesel le quantità che saranno transitate dal canale extrarete risulteranno il 44%, in incremento del 1,2% sull'anno precedente.

Le reti indipendenti avranno dunque consuntivato una quota di mercato molto prossima, se non già superiore, a quella del *market leader* ENI.>>