



Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI - ANISA - STEFANO CANTARELLI
Segretario Nazionale: Fabrizio PARROTTA - Segreteria: Catia Cenciarelli
Ufficio Studi & Comunicazione: Giorgio Moretti
Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724
e-mail Figisc: figisc@confcommercio.it e-mail Anisa: anisa@confcommercio.it
www.figisc.it

pagine 4

PRESIDENZA NAZIONALE: SI' ALLE RIFORME, NO AI PASTICCI.

La Presidenza Nazionale FIGISC, unitamente alla Segreteria, si è riunita nei giorni scorsi con all'ordine del giorno l'esame delle relazioni con le aziende petrolifere e la valutazione della proposta, di fonte ministeriale, di riforma del settore della distribuzione carburanti.

A seguito della relazione del Presidente **Luca Squeri** e dopo ampia discussione, la Presidenza ha espresso unanimemente un giudizio decisamente severo della proposta di riforma del settore.

Oltre che a fondarsi su motivazioni infondate e pretestuose sui prezzi (i teoremi sulla *'doppia velocità'* ovvero sullo *'stacco Italia'*) - così il parere della Presidenza - che denotano una impostazione tattica di tipo mediatico-demagogico e per nulla strategica in relazione ai veri nodi del settore distributivo, gli stessi strumenti indicati o sono contraddittori - come nel caso di una *'ristrutturazione'* che vuole chiudere punti vendita e che fa a pugni con le reiterate liberalizzazioni del settore e la fine di ogni strumento di programmazione della rete -, ovvero sono palesemente orientati a favorire l'affidamento e lo sviluppo dell'intero settore

ad operatori quali le *'pompe bianche'* o la grande distribuzione organizzata, progressivamente smantellando l'apparato distributivo consolidato, ovvero ancora, sono tali da generare anche all'interno del sistema distributivo un deterioramento del quadro delle reciproche relazioni, a tutto svantaggio oggettivo - nonostante le diverse enunciazioni di forma che vengono fatte balenare - della categoria dei Gestori (un aspetto su cui non è certo il caso di nascondere la testa sotto la sabbia).



Un simile giudizio - precisa la Presidenza - non significa iscriversi d'ufficio al partito dell'immobilismo o della non riforma; la questione di schierarsi *'con'* oppure *'contro'* le riforme, genericamente intese, è del tutto fuorviante,

ed esse vanno giudicate dai loro obiettivi e dagli strumenti, e su tali valutazioni si orienta il giudizio generale della FIGISC su `questa` specifica ipotesi di riforma.

Un avvertimento molto netto è anche rivolto dalla Presidenza FIGISC all'industria petrolifera: da un lato, come già in precedenza accaduto (si ricordi la vicenda della procedura Antitrust del 2007), ad un atteggiamento defilato e più che acquiescente delle aziende agli attacchi che vengono portati al settore sarebbe da preferirsi un profilo più deciso di difesa (peraltro, da troppi anni il silenzio sui meccanismi dei prezzi ha consentito ad altri di svillaneggiare e mettere sotto accusa il sistema), dall'altro – come una sorta di Giano bifronte – eviti l'industria petrolifera di tentare di far pagare ulteriori scotti al Gestore, rigettando – improvvidamente rispetto alla questione della proposta di riforma – le contraddizioni interne sull'anello più debole del settore (che si parli di orari, contratti, ecc.), tentando `nella confusione` di forzare il quadro delle realazioni.



Così come – richiama ancora la Presidenza FIGISC – bene sarebbe non addurre alibi da questa situazione, in

cui il settore è messo sotto scacco, per dilazionare *sine die* la ripresa di una concertazione sugli accordi economico-normativi in essere già scaduti od in via di scadenza, o per affrontare queste problematiche nel contesto dei nuovi *asset* del panorama distributivo nazionale (a tal proposito valga l'esempio della nuova concentrazione Total Erg).

“ DOPPIA VELOCITA’ ” DEI PREZZI ? UN FALSO IDEOLOGICO

Una delle argomentazioni più ricorrenti usate nella polemica sui prezzi (ed è su queste polemiche, si badi bene!, che si fanno le “riforme” del settore) è quello della così detta “*doppia velocità*” dei prezzi stessi: secondo questo teorema complottistico, il sistema distributivo sarebbe fin troppo rapido a percepire e trasferire sul prezzo finale le variazioni in aumento delle quotazioni internazionali, quanto fin troppo lento a “scaricare” il prezzo finale allorché il mercato internazionale imbocca la via della flessione, con ciò attuando – si dice – un comportamento speculativo a danno del Consumatore.

Trattasi, ahinoi!, di un classico “*falso ideologico*”, propagandato in senso lato attraverso “documenti” (ovvero articoli, dichiarazioni, comunicazioni, in genere mediatiche ed a largo raggio) che contengono affermazioni menzognere, e dalle quali la “*fede pubblica*” (sempre in senso lato basata sui documenti, i *media*, ecc.) viene pregiudicata con la formazione di un atto falso del quale si fa uso “*per conseguire un vantaggio o arrecare un pregiudizio ad altri*”.

Ci abbiamo provato nel corso dell'udienza del 2 dicembre 2009 presso la Commissione Straordinaria Controllo Prezzi del Senato a smitizzare la questione della "doppia velocità" (si veda Figisc Anisa News N. 51 del 4 dicembre 2009), ma, considerando che l'argomento - ancorché destituito di fondamento - continua a tenere banco, su mandato della Presidenza Nazionale della FIGISC ne faremo un ampio documento da inviare a Governo e Ministero dello sviluppo economico per un minimo ripristino della verità.



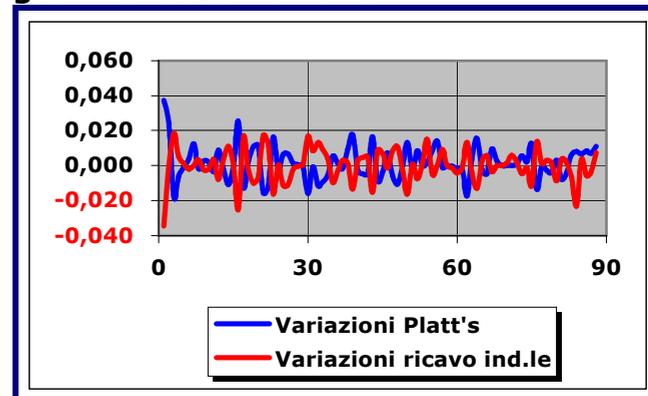
Ma quali sono le questioni "chiave" per abbattere questo falso ideologico?

La prima è che le aziende petrolifere, nelle loro procedure quotidiane di determinazione dei prezzi, nella complessa operazione di trasferimento delle variazioni del mercato internazionale sul prezzo alla pompa seguono sostanzialmente il metodo delle "oscillazioni speculari e contrarie" rispetto all'andamento delle quotazioni dei prodotti finiti.

In sintesi, se la quotazione del Platt's di benzina o gasolio incrementa sul mercato internazionale, quando ciò è assodato (c'è un intervallo tecnico di 48 ore tra *fixing* del Platt's ed inter-

vento sul prezzo alla pompa nazionale), l'industria petrolifera opera mediamente con una analoga variazione in decremento del ricavo industriale (si comprimono, cioè, i margini), nel caso, invece, di diminuzione della quotazione del Platt's di benzina o gasolio (sempre dopo l'intervallo tecnico delle 48 ore), l'industria opera con una analoga variazione in aumento del ricavo industriale (si aumenta, cioè, il margine).

Il grafico dei movimenti contrapposti (Platt's/ricavo ind.le) - Benzina - 90 giorni di osservazione



Si tratta di un comportamento verificabile con assoluta costanza (disponibili le elaborazioni dal 2000 ad oggi)!

Se questo è il metodo (e è corroborato dall'analisi puntuale), si tratta di un metodo "corretto" o "scorretto" ai fini dell'interesse del Consumatore?

Se tale metodo - al quale potrebbe essere opposto quello della puntuale adesione al prezzo Platt's (se aumenta la quotazione internazionale, una variazione in aumento deve corrispondere puntualmente sul prezzo industriale - e, quindi, sul prezzo finale -, se diminuisce, una variazione in diminuzione deve corrispondere puntualmente sul prezzo industriale) - sia favorevole, sfavorevole o neutro per il

Consumatore, è argomento chiarito da una analisi dettagliata (disponibili le elaborazioni dal 2000 ad oggi), che ne sancisce una assoluta neutralità per il Consumatore.

L'esame del dato 2009 sulla benzina – ad esempio – chiarisce che seguire il metodo dell'industria petrolifera italiana (cioè, quello delle "oscillazioni speculari e contrarie" tra Platt's e ricavo industriale) piuttosto che quello dell'allineamento pedissequo delle oscillazioni del Platt's sul prezzo finale, restituisce sempre un prezzo medio annuo di 1,265 euro/litro [o, al più differenze impercettibili in più od in meno ed apprezzabili solo dal quinto decimale (centomillesimo di euro), ossia ZERO].

Nessuna "doppia velocità", dunque, né "speculazione" sui tempi di adeguamento alle quotazioni internazionali è imputabile al sistema: si tratta di un assoluto "falso" tecnico ed ideologico, sul quale, tuttavia, si continuano ad allestire chiassate e chiassose polemiche per strombazzare una improbabile "riforma" del sistema.



LE ACCISE VIGENTI AL 31 DICEMBRE 2009

BENZINA	564,00 € X 1.000 LT.
GASOLIO	423,00 € X 1.000 LT.
G.P.L.	227,77 € X 1.000 KG.
METANO	0,00291 € X M³
LUBRIFICANTI	750,00 € X 1.000 KG.

MA "QUANTI" SONO GLI IMPIANTI IN ITALIA ?

Un numero "ufficiale" lo ha fornito pochi giorni or sono il Sottosegretario On.le **Stefano SAGLIA**: 24.739 unità.

Se questo corrisponde al vero, la distribuzione dei carburanti in Italia avviene su circa altrettanti punti vendita, di cui circa 470 sulla rete autostradale (circa 6.600 km) e 24.270 nell'insieme della rete stradale ordinaria (circa 169.000 km tra strade di interesse nazionale, regionale e provinciale).

Dell'attuale rete distributiva, si dovrebbe dedurre che all'incirca 21.400 impianti costituiscono la rete "colorata" (quella, cioè, che fa riferimento ai marchi delle società petrolifere nazionali ed internazionali), mentre circa 3.340 impianti costituiscono per la grandissima parte (3.220) la rete degli operatori indipendenti delle c.d. "pompe bianche", oltre a circa 120 impianti presso le strutture della grande distribuzione.

Dei 21.400 impianti "colorati", circa 12.400 sono di proprietà delle compagnie petrolifere, mentre circa 9.000 appartengono ai c.d. "retisti convenzionati".