FIGISC–ANISA NEWS
N. 34/2008 del 23.09.2008

Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: LUCA SQUERI – 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 2

ENI ROMPE IL TAVOLO DI TRATTATIVA: DAL 1° OTTOBRE RIFORNIMENTI, SERVIZI E PREZZI A RISCHIO SULLA RETE AGIP

Dopo mesi di serratissimo confronto, ad accordo, di fatto, già concluso, ENI R&M preten-dendo di imporre elementi pregiudiziali e mai discussi prima, si assume in questo modo integramente la responsabilità di rompere un tavolo di trattativa complesso e decisivo per il futuro e l'evoluzione dell'intero settore.

Questo il primo commento affidato ad una nota congiunta dalle Federazioni di categoria dei gestori, Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio.

Si tratta di un comportamento, a questo punto della trattativa, del tutto inaspettato sul piano del metodo e della dialettica tra le parti, perché mostra, infine, un irrigidimento che contraddice e vanifica l'impegno profuso ed i risultati raggiunti nella precedente fase concertativa; e, allo stesso tempo, è incomprensibile nel merito perché introduce come decisivi e irrinunciabili elementi di rigidità mai approfonditi intorno al tavolo di confronto.

ENI R&M, a questo punto -prosegue la nota- ove non dovesse, nelle prossime ore, assumere un atteggiamento di ponderata responsabilità che le permetta di rivedere i suoi comportamenti, sarà chiamata ad assumere interamente la responsabilità di avere ignorato le profonde e sostanziali aperture avanzate dalla categoria sul piano contrattuale e di avere cancellato le attese di oltre 4000 Gestori che rappresentano il suo marchio verso i consumatori e che, in una congiuntura particolarmente critica, data da prezzi alti e contrazione dei consumi, continuano a lavorare senza accordi economico-normativi ormai da due anni.

Per altro verso, il comportamento di ENI R&M, arretrando di fronte alla possibilità concreta di finalizzare una intesa complessa che metta finalmente mano anche alla evoluzioni delle forme e delle modalità contrattuali, introducendo anche elementi sostanziali di flessibilità, delude, compromettendole, le indicazioni programmatiche alle quali il Ministro Scajola in prima persona ha ispirato fin dall'inizio il proprio mandato, con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 20 giugno e con l'istituzione di un tavolo di concertazione di settore, dedicato anche al raggiungimento di questi obiettivi.

Ai Gestori -conclude la nota di Faib, Fegica e Figisc- non rimane che aprire, da subito, una aspra stagione di contrapposizione.

A questo proposito, le Organizzazioni di categoria annunciano di avere messo allo studio l'adozione di diverse iniziative -che saranno rese note entro la fine della settimana e che, fin dal prossimo 1° ottobre comporteranno , in un primo tempo sui soli impianti a marchio Agip e poi su tutta la rete nazionale, la sospensione dell'erogazione dei carburanti, dei servizi collegati e persino degli accordi sul prezzo massimo che la categoria, finora, pur in uno stato di grande sofferenza e con grande senso di responsabilità, ha comunque inteso garantire ai consumatori e alla collettività.



LUCA SQUERI RISPONDE AD UN ARTICOLO DI "LIBERO" (Risposta pubblicata su LiberoMercato 23.9.08)

La "*verità sui prezzi*" del carburante, articolo di Oscar Giannino (*Libero* del 21 settembre), merita qualche smentita e più di qualche precisazione.

Una secca smentita, laddove nell'articolo, indulgendo a "*fare di tutt'erba un fascio*", si afferma che "*qualche ladraggio c'è anche tra gestori e di-stributori*". Si sappia, una volta per tutte, che il margine riconosciuto al Gestore è un margine pro-litro e non già pro-prezzo finale: il "*benzinaio*" si arrabatta tutto il giorno, sostiene i costi di gestione del personale, gli oneri finanziari, le linee di credito, la previdenza ed il fisco per circa 0,035-0,040 euro/litro, fissi (attorno al 2,5 % del prezzo medio finale di questi tempi), qualunque sia il prezzo finale alla pompa e/o le fibrillazioni del greggio e/o le vicende del cambio euro/dollaro. I Gestori non determinano "*il*" prezzo che l'automobilista paga alla pompa (ovvero il restante 97,5 % del medesimo), tant'è che sin dal 2003 hanno stipulato accordi con le Aziende che li impegnano a non superare il prezzo massimo indicato dai marchi petroliferi.
Più che buone ragioni perchè i Gestori non ci stiano ad essere anche trattati da ladri!

Circa le analisi tecniche, ci sembra che si siano confuse le quotazioni del greggio con quelle dei prodotti "*finiti*", ovvero lavorati, cioè la quotazione Platt's internazionale che riguarda benzina e gasolio distintamente in ragione del mercato puntuale che tali prodotti hanno in Italia, piuttosto che altrove e che valgono in media su un lungo periodo di osservazione dal 15 al 20 % in più della pura quotazione del greggio a litro. Potrà sembrare una precisazione eccessiva? Non proprio, dal momento che i cicli di mercato dei prodotti finiti non coincidono necessariamente, se non quasi mai, né in tempo né in misura (dollari o euro al litro che siano), con quelli del greggio



Sono, infatti, i prezzi Platt's di benzina e gasolio a fare il listino alla pompa, non *tout court* quello del greggio: a tale prezzo, infatti, viene normalmente aggiunto (in tutto il mondo, dalla Gulf Coast degli USA a Singapore, da Rotterdam a Geno-

va) il ricavo industriale e le imposte dei diversi Stati nazionali (solo che negli USA si tassa in ragione del 20 %, in Olanda, ad esempio, del 134 %).

Circa i dati messi in campo nel paragone tra l'11 luglio ed il 1° settembre, la realtà – fornita dai dati del Ministero dello sviluppo economico – rivelano che il ricavo industriale della benzina è passato (al netto delle imposte e del costo Platt's) da 0,137 a 0,133 euro/litro per la benzina (-2,92 % relativo e – 0,004 euro/litro sul prezzo finale) e da 0,125 a 0,153 euro /litro per il gasolio (+ 22,4 % relativo e + 0,028 euro/litro sul prezzo finale). Il prezzo finale per la benzina è sceso di 0,078 euro/litro e di 0,112 quello del gasolio, mentre i prezzi Platt's sono scesi, rispettiva-mente, di 0,061 e di 0,121 euro/litro, come dire che la diminuzione del prodotto finito sul mercato internazionale si è più che interamente river-sata sul prezzo alla pompa (più la relativa IVA), mentre per il gasolio tale diminuzione si è riversata in misura pari all' 85 % (sempre IVA inclusa).

La media del ricavo industriale del periodo gennaio 2007 – agosto 2008 si è aggirata su 0,145 euro/litro per la benzina e su 0,149 euro/litro per il gasolio, come a dire circa il 20 % in più del 2000 (valori su 0,119 euro/ litro), ossia esclusivamente la rivalutazione monetaria: in sostanza, mentre il greggio è aumentato dal 2000 del 120 % ed il Platt's del 73 % per la benzina e addirittura del 109 % per il gasolio oltre l'inflazione, il costo del sistema distributivo italiano ha solo recuperato l'inflazione.

Quanto al fatto che l'industria del petrolio "*usa il suo margine come una frizione*" ciò è vero ed ampiamente provato, ma la sensazione che quando il prezzo cala "*si riprenda tutti i margini perduti ed anche un pochino di più in aggiunta*" è smentita da una mano di conti che abbiamo fatto (sin dal lontano 2004 e di recente aggiornato) e che dimostra che il risultato per il consumatore è esattamente coincidente ed il margine rimane inalterato che si seguano pedissequamente le oscillazioni del mercato internazionale o che si usi la "*frizione*".

Non spetta a noi difendere il mercato petrolifero (con i Petrolieri i Gestori si azzuffano dialetticamente da una vita), ma neppure ci si può chiedere di assistere ad una strumentalizzazione continua che mette sotto accusa tutto il sistema, i suoi investimenti ed il ruolo di servizio diffuso sul territorio che la rete distributiva italiana ha. Così si finisce solo per diventare portatori d'acqua al mulino di modelli (come quello francese, imperniato sulla grande distribuzione) o si creano aspettative che poco hanno a che vedere col vero: che nei grandi magazzini si guadagni su altro e non sul carburante è così vero che si rischia di avere prezzi "*civetta*" del carburante, ricaricati beatamente su pasta e verdura, con buona pace della trasparenza del prezzo e della tutela del consumatore.