

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 5

SQUERI: LETTERA APERTA AL PRESIDENTE AGCM CATRICALA'

Egregio Presidente,

avendo avuto modo di leggere i contenuti della Sua audizione alla Commissione industria del Senato, non posso esimermi dal puntualizzare su alcuni aspetti particolari e dallo svolgere alcune considerazioni più generali.

In primo luogo, se *"l'indicatore classico dell'arretratezza competitiva del sistema di distribuzione di carburante nazionale rispetto a quello dei principali paesi dell'Unione Europea"* è rappresentato dal divario tra il prezzo industriale italiano e quello medio europeo (quello che i tecnici chiamano *"stacco Italia"*), sarà bene attenersi ai numeri veri: la media tra agosto 2007 ed ottobre 2008 del confronto con i Paesi dell'area valutaria euro si attesta su 2,6 eurocent/litro per la benzina e 2,8 per il gasolio, valori ben lontani dai 4 o 5 centesimi di cui si suole parlare per enfatizzare la significatività.

A fronte ed in contropartita di questo *"divario"*, la rete distributiva nazionale ha caratteristiche di capillarità e presidio al territorio ed al cittadino che non sono nemmeno lontanamente riscontrabili in altri Paesi, spesso ed a sproposito assunti a *"modello"*: in Italia c'è un impianto di distribuzione ogni 13,4 kmq, contro i 23,7 della Germania, i 25,8 del Regno Unito o addirittura i 41,8 kmq della Francia; è questo un valore aggiunto che trascende il suo limitato costo aggiuntivo sul prezzo finale. Forse sono troppi gli impianti in

Italia, ma è difficile contestare che in altri Paesi, invece, sono troppo pochi, specie laddove (come in Francia) la grande distribuzione ha desertificato del servizio le aree ritenute commercialmente marginali e scarsamente appetibili per la sua strategia di penetrazione nel settore (circa il 57 % del mercato delle vendite).



Il Presidente Antitrust, Catricalà

Un altro dato reale che vale la pena di sottolineare - dal momento che altri non lo faranno di certo - è che il prezzo industriale nazionale della benzina, nella media del mese di ottobre, si colloca al nono posto in ordine decrescente nei 27 Paesi della Comunità (cioè vi sono otto Paesi che hanno un prezzo industriale più alto del nostro) ed al decimo per il prezzo industriale del gasolio.

Un ulteriore commento va riservato a quella che sembra una reiterata rappresentazione semplicistica, *"da tavolino"* e strumentale di quella che è la realtà della rete italiana: l'assenza della concorrenza. La realtà ci dice, invece, che in Italia esiste un prezzo diverso mediamente ogni due impianti, con un *range* di oscillazione che arriva anche all'ordine degli 8, 10 eurocent/litro, e che questa varietà non è

solo data dalle così dette *"pompe bianche"* degli operatori indipendenti o degli *outsider* della GDO, ma da una vera competizione diffusa ed articolata nel territorio dell'intero complesso della rete, che è ancora in grandissima maggioranza una rete *"colorata"* delle *majors* dell'industria petrolifera e dei retisti convenzionati.



Luca Squeri

Ma se queste sono ancora solo doverose puntualizzazioni su stereotipi ricorrenti, assai più preoccupante è il riferimento a *"centri di interesse e di pressione contrari ad una piena liberalizzazione dell'accesso e dello svolgimento dell'attività di distribuzione carburanti"* che potrebbero *"trovare minori resistenze a livello locale rispetto al livello centrale"*, laddove Ella accusa esplicitamente alcune Regioni, di voler reintrodurre, attraverso l'intervento legislativo sul settore, freni e rallentamenti al processo di liberalizzazione.

Ancorché assunta nello svolgimento del ruolo istituzionale rappresentato, si tratta di un'entrata in gioco pesante, che destabilizza il lavoro già fatto delle Regioni e quello che rimane ancora da fare per applicare le norme nazionali esercitando,

nel contempo, una *governance* sull'ammmodernamento e la qualificazione della rete.

Un'entrata in gioco che, traducendosi, forse involontariamente, in un autentico *spot* a beneficio della Grande Distribuzione (e non è questo, forse, un potente *"centro di interesse"* ?), non esita a qualificare contenuti importanti in materia di tutela ambientale, di riqualificazione dei consumi di carburanti eco-compatibili e di arricchimento dell'offerta della rete, come semplice acquiescenza ai *"centri di interesse"* che resistono alla liberalizzazione, rintuzzando le tentazioni dei veri centri di interesse ad opporsi, magari in sede comunitaria, alle nuove normative regionali.

Ricordiamo tutti come è nata la procedura di infrazione della Commissione Europea: gruppi della GDO italiani o da tempo presenti in Italia hanno adito la Comunità con il chiaro intento di accaparrarsi un mercato di consumi che vale in Italia 40 miliardi di euro all'anno. E questi pochi, ma fortissimi interessi economici hanno trovato udienza e comprensione nelle pieghe del diritto comunitario e delle interpretazioni di una *élite* di euro-tecnoburocrati che governano ed appiattiscono, fino al *de minimis*, una comunità di 27 Paesi e quasi mezzo miliardo di cittadini, con storie, culture, economie e peculiarità diversissime. Altro che Europa dei Popoli.

Tuttavia, pur nelle nostre riserve critiche c'è qualcosa che volentieri sottoscriviamo nella Sua analisi, egregio Presidente, ed è esattamente laddove Ella osserva che gli *"operatori della Grande Distribuzione Organizzata...utilizzano i carburanti come beni 'civetta' per attirare i consumatori presso i loro centri commerciali"*. Noi stessi non avremmo saputo dire di meglio per chiarire, soprattutto al Consumatore quale è – al di là dei vari paraventi – l'autentica posta in gioco di questa lunga e complessa partita.

Luca SQUERI
Presidente Naz.le FIGISC

L'AUDIZIONE DI CATRICALA' ALLA COMMISSIONE DEL SENATO

Riprendiamo di seguito alcuni spunti dalla audizione del Presidente Antitrust, Antonio Catricalà presso la Commissione Industria del Senato, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla dinamica dei prezzi della filiera dei prodotti petroliferi, in data 5 novembre 2008.

"Nei primi dieci mesi dell'anno in corso si è osservata una variabilità senza precedenti del prezzo internazionale delle materie prime petrolifere, cresciuto sino a livelli elevatissimi nel periodo gennaio-luglio, per poi intraprendere un percorso inverso.

Il costo in dollari del paniere rappresentativo di greggio per il nostro paese ha raggiunto già ad inizio ottobre i valori che aveva a fine 2007. Nelle ultime settimane, complice la crisi finanziaria in atto e le prospettive di trasmissione degli effetti depressivi all'economia reale, siamo su valori inferiori di circa il 40% di quelli registrati ad inizio 2008. Il medesimo andamento è stato riscontrato per le quotazioni Platt's Cif Med dei prodotti finiti, che sono utilizzate da tutte le società petrolifere come parametro che approssima i costi industriali per la produzione delle benzine e dei gasoli. Ad inizio ottobre le quotazioni internazionali di benzina e gasolio erano già ritornate sui livelli di fine 2007 dopo i picchi di luglio-agosto; nelle ultime settimane i livelli sono scesi di circa il 30% rispetto ad inizio ottobre.

Negli stessi dieci mesi dell'anno, il tasso di cambio euro-dollaro si è mosso in maniera tale da smorzare sia gli effetti negativi degli aumenti delle quotazioni del greggio dei primi sette mesi, in virtù dell'euro fortemente apprezzato rispetto al dollaro, sia - nei successivi tre mesi - i benefici derivanti dalla discesa delle stesse quo-

tazioni, questa volta a causa del forte deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro. Tra dicembre 2007 e luglio 2008 il cambio euro-dollaro si è infatti apprezzato da 1,457 a 1,577; successivamente è iniziata una fase di forte deprezzamento dell'euro che a fine ottobre valeva poco più di 1,3 dollari.

A fronte di questi rilevanti sommovimenti sui mercati internazionali delle materie prime e delle valute, l'impressione generalmente percepita dall'opinione pubblica nazionale è che le società petrolifere abbiano adeguato i propri prezzi finali in maniera rapida e completa rispetto alle variazioni verso l'alto delle quotazioni Platt's durante i periodi di crescita del barile, mentre abbiano ribaltato con un certo ritardo ed in misura non perfetta le variazioni verso il basso. Da questa sensazione deriva una periodica accusa alle società petrolifere di scarsa concorrenza nelle fasi di discesa delle quotazioni internazionali.



Inneggabili fenomeni di inerzia verso il basso dei prezzi dei prodotti petroliferi si riscontrano (come insegna anche la letteratura economica sul tema) in quasi tutti i paesi. Ma assume maggiore importanza e preoccupa molto di più, in una prospettiva concorrenziale, il permanere di un differenziale strutturale tra i prezzi medi italiani dei carburanti e quelli medi europei.

Si tratta di un fattore che impedisce una discesa "strutturale" e di lungo periodo, dei prezzi dei carburanti italiani ai livelli dei paesi europei più aperti alla concorrenza e caratterizzati da strutture dei mercati della distribuzione dei carburanti

meno oligopolistiche di quella riscontrata nel nostro Paese.

L'ultima rilevazione ufficiale del Ministero dello Sviluppo Economico disponibile, relativa ai prezzi al consumo della benzina senza piombo e del gasolio autotrazione al netto di accise e IVA, indica che fra i grandi paesi europei solo Belgio e Olanda presentavano a quella data prezzi al consumo leggermente più alti del nostro.

Questo divario, denominato dagli addetti ai lavori "stacco dalla media UE", è ormai divenuto un indicatore classico dell'arretratezza competitiva del sistema di distribuzione di carburante nazionale rispetto a quello dei principali paesi dell'Unione Europea.

Inoltre, i dati forniti settimanalmente dal Ministero dello Sviluppo Economico e relativi ai prezzi medi industriali italiani, mostrano un *trend* di crescita continua dei prezzi italiani dal 7 gennaio (0,584 €/litro per la benzina verde e 0,657 €/litro per il gasolio autotrazione) sino al 14 luglio (0,713 €/litro e 0,851 €/litro rispettivamente).

Da allora i due prezzi industriali sono scesi sino ad assorbire completamente gli incrementi dei primi sette mesi: l'ultima rilevazione del 20 ottobre indica un prezzo medio di 0,513 €/litro per la benzina verde e di 0,621 €/litro per il gasolio autotrazione.



Una prima conclusione, che si può trarre anche da una semplice osservazione dei dati, è pertanto che il prezzo medio industriale Italia appare aver seguito l'andamento congiunturale, prima rialzista poi ribassista, dei prezzi delle materie prime petrolifere e dei prodotti finiti quotati sui

mercati internazionali. A fine ottobre i prezzi medi industriali di benzina e gasolio sono più bassi dei prezzi di inizio anno.

È interessante verificare come, a fronte di due andamenti così divergenti dei prezzi industriali, a salire nei primi sette mesi del 2008 e poi a scendere nei successivi tre, si sia mosso lo "stacco" tra il prezzo medio industriale italiano ed il prezzo medio industriale relativo ai 15 paesi dell'area euro (Italia inclusa). Ebbene, sempre dai medesimi dati di fonte ministeriale, appare che questa variabile non abbia seguito nei primi dieci mesi dell'anno il medesimo trend congiunturale seguito dai prezzi industriali italiani. Il differenziale sul prezzo della benzina senza piombo si è sempre mantenuto positivo ed ha oscillato tra un minimo di 1,5 centesimi di euro del 13 ottobre ad un massimo di 5,1 centesimi di euro del 12 maggio.

Questo dato può essere letto come la conferma dell'esistenza dei già descritti forti elementi di ritardo concorrenziale del mercato italiano della distribuzione di carburanti e del conseguente deficit strutturale della nostra rete di distribuzione.

Quindi, oltre che interrogarsi – come si fa spesso – sul tasso di adeguamento del prezzo italiano alle variazioni delle quotazioni internazionali, in particolare durante le fasi di discesa come l'attuale, dovremmo interrogarci sul perché siamo costretti a pagare stabilmente prezzi alla pompa della benzina e del gasolio più cari di quelli francesi o tedeschi di 3, 4 o 5 centesimi di euro.

.....

Quanto, invece, agli aspetti connessi agli ostacoli di tipo normativo alla riduzione dei prezzi dei carburanti, la tesi più volte espressa dall'Autorità è che lo stacco dalla media UE, sicuramente sintomatico del contesto oligopolistico del mercato della distribuzione in rete, sia anche, almeno in parte, il frutto della persistenza negli anni ...di ingiustificati vincoli regolamentari all'accesso al mercato della distribuzione di carburanti in rete.

Sottostante a tale ragionamento è la convinzione che nel contesto oligopolistico

che caratterizza attualmente il mercato della distribuzione di carburanti in rete italiano – con otto società verticalmente integrate nelle fasi della logistica e della raffinazione che si dividono il mercato – gli stimoli per politiche di riduzione dei margini lordi lucrati sulla vendita della benzina e del gasolio sarebbero sicuramente rafforzati in presenza di una concreta minaccia concorrenziale rappresentata dall'ingresso sul mercato di competitors nuovi ed aggressivi non verticalmente integrati. Si pensi, come esempio, agli operatori della Grande Distribuzione Organizzata, interessati a forme di vendita che utilizzano estesamente la modalità self service e a costi contenuti (dal momento che utilizzano i carburanti come beni "civetta" per attirare i consumatori presso i loro centri commerciali).



In altri termini, è la concorrenza effettiva e potenziale esercitata dalla minaccia di entrata su larga scala di nuovi operatori aggressivi la chiave, nel medio periodo, per costringere le società petrolifere a attivare un processo virtuoso di ristrutturazione della rete: incremento del self service, abbattimento dei costi commerciali, riduzione strutturale dei prezzi alla pompa.

.....
La stessa Commissione europea, come è noto, aveva rilevato le anomalie alla libertà di stabilimento di impresa rappresentate dalle norme nazionali in tema di distribuzione carburanti e, a esito di una procedura di infrazione, aveva intimato al-

lo Stato italiano di rimuovere i vincoli all'accesso al mercato entro il giugno scorso.

La normativa contenuta nel citato articolo 83 bis del D.L. 25 giugno del 2008 n. 112, appare idonea a rimuovere tutti gli ostacoli al libero stabilimento di operatori nel settore della distribuzione carburanti. Il comma 17 del citato articolo 83 bis è univoco nell'affermare che l'apertura di nuove stazioni di servizio non può essere subordinata alla chiusura di impianti esistenti, a vincoli di contingentamento numerico, a obblighi di distanze minime, o a obblighi di offerta di servizi integrativi nella medesima stazione di servizio. Il successivo comma 20 liberalizza (!!!) poi completamente gli orari ed i turni (fino ad ora assoggettati al rispetto di obblighi di chiusura di un certo numero di impianti).

Permangono però motivi di preoccupazione, in particolare connessi alle iniziative di adeguamento delle normative regionali alla nuova legge nazionale.

L'Autorità è consapevole di come sia molto probabile che i centri di interesse e di pressione contrari ad una piena liberalizzazione dell'accesso e dello svolgimento dell'attività di distribuzione carburanti possano trovare minori resistenze a livello locale rispetto al livello centrale. Siamo venuti a conoscenza di come già alcune importanti Regioni del nord Italia (Lombardia, Piemonte) avrebbero approvato provvedimenti (Delibera di Giunta regionale del Piemonte del 7 luglio 2008 e L.R. Lombardia del 7 agosto 2008) volti a ricostituire obblighi e vincoli all'apertura di punti vendita idonei a reintrodurre barriere all'accesso al mercato.

In particolare, si tratterebbe dell'obbligo che ogni nuovo impianto debba necessariamente erogare oltre a benzina e gasolio anche gas da autotrazione (metano o gpl). Si tratta di previsioni che sono idonee a reintrodurre implicitamente vincoli su superfici e distanze minime, ostacoli all'automatizzazione dei nuovi punti vendita e, di conseguenza, a rallentare l'ingresso di operatori non verticalmente integrati."