

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 6

OGGI LA DISFIDA TRA CONSUMATORI ED UNIONE PETROLIFERA: OCCASIONE PER FARE CHIAREZZA O CONTINUARE A FARE DISINFORMAZIONE?

Oggi si tiene al Ministero dello sviluppo economico l'annunciato incontro-scontro tra il CNCU (il Consiglio Nazionale Consumatori e Utenti) e l'Unione Petrolifera, incentrato sulla *vexata quaestio* dei prezzi dei carburanti.

Poiché sull'argomento abbiamo avuto molto spesso occasione di pronunciarsi (non ultimo in occasione dell'audizione presso la Commissione Controllo Prezzi del Senato dello scorso 2 dicembre), volentieri avremmo preferito esimerci dal ritornarvi sopra, limitandoci a fare da spettatori ad un *match* che si preannuncia combattuto.

Tuttavia, si deve mettere in conto che il dibattito sui prezzi è molto spesso intorbidato da pregiudizi e, peggio, da strumentalizzazioni che, nel "fare le pulci" al sistema distributivo promettendo orizzonti "alternativi", mirano inequivocabilmente a gettare bacinella, bambino ed acqua sporca nella stessa discarica, ivi inclusa, cioè, direttamente od indirettamente, la categoria dei Gestori.

Di qui la necessità di tornarci sopra.

Si vedrà poi se la "disfida" sarà un'occasione per fare chiarezza sui meccanismi dei prezzi (e per "chiarezza" intendiamo la rimozione di tanti elementi pregiudiziali, demagogici e decisamente infondati che usualmente vengono agitati sui prezzi, senza, peraltro, che alcuno si dia la briga di confutarli), o se si persevererà nel dialogo tra sordi, continuando a lucrare sulla rendita di posizione del "gioco delle parti", che serve solo a giustificare ruoli, più che a tutelare realmente gli interessi rappresentati ovvero a contribuire a superare i limiti del sistema, prestandosi, peraltro, in coscienza o no, a fare il gioco di nuovi e più consistenti potentati.



Ci riferiamo, ovviamente, ad una serie di argomentazioni ricorrenti, che ci limitiamo, per ordine di complessità crescente, a citare per memoria (tra le cose da cancellare, beninteso).

Come, ad esempio, l'argomento dell'influenza del cambio tra euro e dollaro sul prezzo finale, quando è chiaro che le variazioni del cambio non possono essere trasferite su "tutto" il prezzo finale, ma solo su quella componente del prezzo che viene transata in valuta statunitense, e che vale, circa - a seconda del prodotto - dal 25 al 30 % (dato medio 2009) del totale, non essendo certo influenzabili dal cambio le imposte che gravano sui carburanti (mediamente il 62 % per la benzina ed il 55 % per il gasolio nel 2009), ovvero i costi ed i margini del sistema distributivo nazionale (che incidono dal 13 al 15 % mediamente sul prezzo finale).

Oppure, ad esempio, l'argomento dell'incidenza sul prezzo finale delle quotazioni del prezzo del greggio, quando è noto che il prezzo alla pompa viene, invece, determinato dalla quotazione del prodotto "finito", non della materia prima non lavorata per gli usi specifici dell'autotrazione, prezzo che ha le sue specifiche variabili e stagionalità, ancorché abbia un'alta correlazione con il prezzo dei greggi più idonei a questi usi.



Ovvero, sempre ad esempio, l'argomento delle "asimmetrie" (detto anche della "doppia velocità") dei prezzi, teo-

ria secondo la quale i prezzi nazionali non recepiscono le variazioni del mercato internazionale con tempestività se non quando esse sono in incremento, diluendo, invece, l'effetto nel tempo nel caso di quotazioni in calo; sul quale basti osservare che, qualora si andasse a vedere i risultati, nel medio periodo tra prezzi "reali" e quel prezzo "giusto" che avrebbe dovuto riverberare esattamente le variazioni del mercato internazionale, si noterebbe che le differenze sono apprezzabili dal quarto decimale di euro, ossia non sono apprezzabili, visto che si paga ancora in centesimi di euro e non già in decimillesimi. (Ricordando, beninteso, che tra la chiusura del listino dei prodotti "finiti" interviene un lasso di tempo di ulteriori due giorni per saggiarne le relative variazioni sul prezzo alla pompa, tre per le festività infrasettimanali e quattro per i fine settimana, in cui il mercato è chiuso).

Pure, questo delle "asimmetrie", anche se scientificamente infondato e meramente propagandistico, è un ricorrente cavallo di battaglia, che trova, per di più, autorevoli udienze in ambito parlamentare.

E ancora, esemplificando ulteriormente, l'argomento dello "stacco" con l'Europa del prezzo industriale italiano (volgarizzabile anche con lo slogan "in Italia la benzina si paga di più che in Europa"): un argomento che ha un valore preventivamente condizionato dalle diversità dei metodi di rilevazione del prezzo usati dai diversi Membri della Comunità, ma anzitutto perché vi si confrontano realtà distributive radicalmente ed oggettivamente diverse da Paese a Paese.

Anche in questo caso, ove si abbia la pazienza di analizzare non superficialmente la questione, si vedrà che tale "stacco" (la cui media nel 2009 pesa per 0,036 euro/litro per la benzina e 0,035

per il gasolio) significa - espresso non già su *"tutto"* il prezzo industriale (che include circa un 75 % di costo del prodotto *"finito"*), bensì sui costi e margini del solo sistema distributivo - che il sistema distributivo italiano (attenzione, quindi, quella parte del prezzo che vale non più del 13-15 % del totale), con un numero di impianti più che doppio di quello della media degli altri Paesi utilizzati per fare il confronto sullo "stacco", costa circa un 30 % (sempre attenzione ! quella parte del prezzo che vale non più del 13-15 % del totale) in più rispetto alla media dei Paesi di area monetaria euro, ma con un livello di presidio territoriale (ovvero, servizio diffuso al consumatore) pari al 250 % di tali Paesi (un impianto ogni 13 kmq, contro un impianto ogni 32 kmq nei predetti Paesi). Un dato eclatante, se si pensa che il rapporto servizio aggiuntivo/prezzo aggiuntivo è pari a 5/1 !

Senza neppure considerare ciò che ha detto pochi giorni or sono il Presidente dell'*Authority* del mercato, Antonio Catricalà: *"Oggi in Italia i cittadini pagano la benzina all'iperself come gli altri cittadini europei, e quei 5-6 centesimi in più che pagano sono dati dal fatto che preferiscono il servito"* (anche se non sono 5/6, ma solo 3,5 eurocent, e senza andare per forza all'*iperself*).

O, infine - e qui la strategia del concerto tra la GDO ed i suoi numerosi corifei si fa più trasparente -, l'argomento della *"terra promessa"* dei prezzi nella grande distribuzione, dove stillerà latte e miele per il consumatore (beninteso, *"se solo la lasciassero fare..."*), laddove si glissa clamorosamente sul fatto che, oggi e non domani, sotto casa e senza cercare l'ipermercato qualche decina di chilometri più in là, ci sono MIGLIAIA di impianti della rete tradizionale (moltissimi di

più di tutti quelli che la grande distribuzione potrebbe allocare nei suoi 500 centri commerciali) che offrono sconti non solo ordinariamente nella modalità *"fai da te"* rispetto al servito (e più di metà degli italiani si fa servire!), ma da 6 a 10 eurocent/litro con il *self service* piuttosto che durante il *week end* o altro ancora.



E se un tanto riguarda una parte del *ring*, dall'altra l'industria petrolifera spieghi, con il massimo della chiarezza consentita in questi tempi in cui la *"trasparenza"* dei prezzi dei carburanti sembra un peccato mortale, quel che ha omesso di spiegare finora, consentendo ad altri, da un lato, di agitare ed esasperare ogni sorta di sospetti (utili, invero, a scardinare il sistema e renderlo appetibile e *"spartibile"* per altri, ancor più forti, monopoli), dall'altro, di contribuire essa stessa ad accentuare le criticità del sistema, tra forti tentazioni di *"dismissione"*, distorsioni del mercato, acquiescenza agli attacchi *"istituzionali"* e facili alibi per scaricare le contraddizioni sull'ultimo anello della filiera. E, infine, c'è da augurarsi che la *"politica"* in questo contesto già difficile, non vi metta, come già è abbondantemente accaduto, sull'onda dei prezzi, proprio la pezza sballata.

Di questo settore, il problema prezzi è (e, beninteso, quando esso non si appropioci demagogicamente) una componente non maggioritaria e non scindibile, per di più, dalla questione della razionalizzazione della rete e dalla questione delle "regole" generali del mercato. Il settore - che è un pezzo dell'economia nazionale e non solo una "bottega" diffusa - ha bisogno di una visione e di una strategia complessive, e meno che mai di improvvisazione.

(Giorgio Moretti)

PROPOSTA ADICONSUM: "STERILIZZARE" I PREZZI PER UN MESE. A CHE SERVE ?

Si susseguono, da qualche tempo, le ipotesi di "sterilizzazione" dei prezzi per periodi fissi di tempo.

Sin dai primi di novembre Adiconsum aveva proposto senza mezzi termini di "stabilire criteri affinché le variazioni dei carburanti non avvengano più ogni giorno, ma ogni tre mesi, come per il settore del gas e dell'elettricità".

Circa un mese dopo, il Sottosegretario al Ministero dello sviluppo economico, On. le Stefano Saglia, riprendeva il concetto, sia pure in scala ridotta, parlando di "variazioni settimanali dei prezzi dei carburanti".

Ora, nuovamente Adiconsum, nella persona del suo Presidente, Paolo Landi, insiste sulla proposta, portando l'originario limite di tre mesi ad un solo mese: invoca, cioè, misure "di trasparenza per impedire i consueti fenomeni speculativi. I prezzi dei carburanti devono variare una volta al mese. Solo così quello dei carburanti potrà essere un mercato concorrenziale".

Tre gli argomenti centrali focalizzati da Adiconsum:

- ✓ no ai consueti aumenti per l'esodo di Natale;
- ✓ la variazione giornaliera consente fenomeni speculativi alla pompa sui tempi di adeguamento;
- ✓ la variazione periodica permette al consumatore di conoscere la pompa più conveniente dove fare il pieno.

Sul primo argomento, basti dire che è palesemente FALSO, come si evince dalle seguenti due tabelle:

BENZINA - euro/litro

Anno	15-dic	31-dic	Segno
2000	1,093	1,060	↓
2001	1,004	0,998	↓
2002	1,058	1,082	↑
2003	1,047	1,046	=
2004	1,131	1,130	=
2005	1,239	1,232	↓
2006	1,234	1,234	=
2007	1,376	1,376	=
2008	1,137	1,107	↓

GASOLIO - euro/litro

Anno	15-dic	31-dic	Segno
2000	0,969	0,937	↓
2001	0,850	0,849	↓
2002	0,879	0,908	↑
2003	0,882	0,884	=
2004	1,033	1,034	=
2005	1,141	1,135	↓
2006	1,133	1,133	=
2007	1,304	1,303	=
2008	1,112	1,054	↓

Nei nove anni considerati, nel periodo natalizio (15 - 31 dicembre) solo nel 2002 si registra un incremento del prezzo tra il 15 ed il 31 del mese; per quattro anni si registrano sostanziali invarianze del prezzo (o variazioni non eccedenti ± 2 millesimi); per altri quattro anni diminuzioni del prezzo.

Non c'è altro da dire! E' lo stesso argomento che viene usato per il mese di agosto. E anche quello è stato provato dai dati come fasullo.

Sul secondo argomento, vi è da dire che esso suppone un pregiudizio di fondo che ottenebra la valutazione complessiva del fenomeno e la mutevole casistica del prezzo: le variazioni del mercato internazionale, infatti, non sono solo in aumento (con relativa presunta speculazione sul prezzo finale), ma anche in ribasso, ed anche supponendo un tardivo adeguamento dell'industria petrolifera è certamente preferibile che questo avvenga, piuttosto che ci sia una prolungata "*crystallizzazione*" mensile del prezzo (che esso sia stato preso in rialzo od in ribasso che sia).

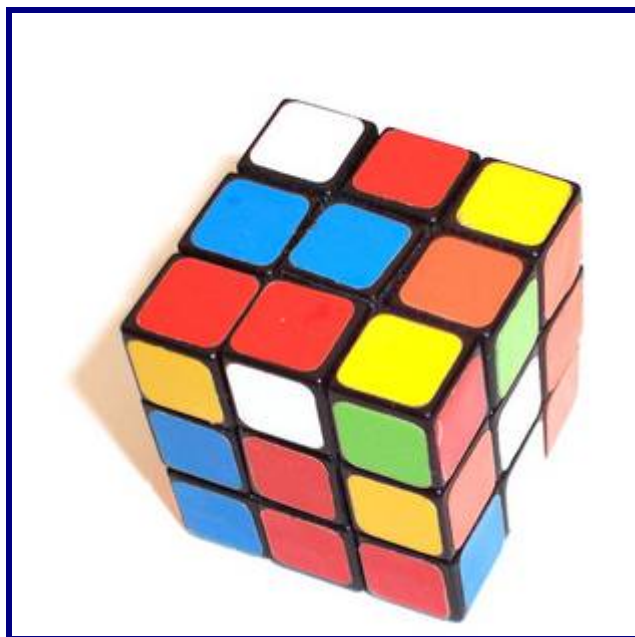
Come a dire che a forza di presumere la malafede degli altri, si finisce per ledere a se stessi.

Sul terzo argomento, si può notare che, intanto che passa il mese affinché il consumatore "*conosca la pompa più conveniente*", se il sistema dei prezzi non fosse bloccato, il medesimo consumatore avrebbe potuto godere di un prezzo più basso se il mercato internazionale lo avesse consentito, possibilità interdetta da meccanismi di "*congelamento*" del prezzo. Scherzi del pregiudizio delle così dette "*asimmetrie*" o "*doppie velocità*".

Ciò premesso, ma serve davvero la "*sterilizzazione*" del prezzo per una settimana, quindici giorni od un mese?

In sede di audizione alla Commissione Controllo Prezzi del Senato il 2 dicembre scorso, dicemmo (numeri alla mano) che – sulla base dei numeri veri del 2009 – un blocco settimanale dei prezzi non avrebbe prodotto alcun

"risparmio" per l'utente per il gasolio e non più 1,2 MILLESIMI/litro per la benzina, mentre un blocco quindicinale avrebbe comportato un "risparmio" per l'utente di 1,2 MILLESIMI/litro per il gasolio e non più di 3,6 MILLESIMI/litro per la benzina, cioè nulla (si paga, infatti, in centesimi!).



Per un blocco mensile (sempre su dati 2009) abbiamo provato a simulare gli effetti in sette variabili (fissando il prezzo da bloccare al 1°, al 5°, al 10°, al 15°, al 20°, al 25° ed all'ultimo giorno del mese; per la benzina, si possono realizzare "*risparmi*" per l'utente da un minimo di 6 ad un massimo di 13 MILLESIMI/litro, per il gasolio da un minimo di 1 ad un massimo di 8 MILLESIMI/litro.

C'è qualche numero interessante, cioè i valori che si avvicinano all'eurocent/litro.

Ma, attenzione!, è un numero al lotto determinare un punto di partenza favorevole: il prezzo del giorno "X" da cui decorre il mese di blocco sarà un prezzo in rialzo od in ribasso?

Nel 2009 le variazioni del prezzo internazionale dei prodotti "finiti" (su cui viene costruito il prezzo alla pompa) sono state, fino al 15 novembre, 222, di cui la benzina ha registrato aumenti in 118 giorni e diminuzioni in 104, e di cui il gasolio rileva aumenti in 108 giorni e diminuzioni in 114 giorni. Come girerà la ruota e che "numero" verrà estratto?

E, quindi, alla fin fine - perduti nella ricerca a tutti i costi del teorema del complotto dei prezzi - di cosa si sta parlando?

**PREZZI EUROPEI BENZINA:
ITALIA AL SETTIMO POSTO
NELLA RILEVAZIONE DEL
7 DICEMBRE 2009**

Le rilevazioni del Ministero e della Commissione Europea per i prezzi dei carburanti relative al 7 dicembre evidenziano che l'Italia - con un prezzo della benzina medio pari a 1,281 euro/litro - si pone al settimo posto per il prezzo della benzina, dopo Olanda, Danimarca, Finlandia, Germania, Portogallo e Belgio (prezzi compresi tra i 1,397 e 1,289 euro/litro).

La rilevazione del 7 dicembre migliora il posizionamento dei prezzi nazionali rispetto alla media del periodo 5 gennaio - 7 dicembre 2009, in cui la classifica vede l'Italia (con 1,233 euro/litro) al sesto posto dopo Olanda, Danimarca, Finlandia, Germania e Belgio, ed in parità con il Portogallo.

Il prezzo italiano del 7 dicembre è superiore di appena 1,9 eurocent/litro al prezzo francese, dove la distribuzione dei carburanti è detenuta per il 58 % dalla grande distribuzione e la

rete conta poco più di 13.000 impianti (uno ogni 42 kmq, contro uno ogni 13 kmq dell'Italia). Per il periodo 5 gennaio - 7 dicembre, il delta con la Francia è pari a 2,5 eurocent/litro.

La Germania ha un prezzo superiore a quello italiano di 3,3 eurocent/litro (nel periodo 5 gennaio - 7 dicembre, la differenza media è di 2,8 eurocent/litro).

Media 2009	Euro/litro	7.12.09	Euro/litro
Olanda	1,350	Olanda	1,397
Danimarca	1,280	Danimarca	1,342
Finlandia	1,276	Finlandia	1,337
Germania	1,261	Germania	1,314
Belgio	1,238	Portogallo	1,289
Italia	1,233	Belgio	1,286
Portogallo		Italia	1,281
Francia	1,208	Francia	1,262
Svezia	1,123	Regno U.	1,200
Malta	1,122	Slovacchia	1,193
Regno U.	1,115	Malta	1,190
Slovacchia	1,104	Irlanda	1,181
Irlanda	1,102	Svezia	1,173
Slovenia	1,045	Slovenia	1,125
Austria	1,043	Austria	1,120

