FIGISC–ANISA NEWS
N. 11/2010 del 11.03.2010
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE SERVIZI AUTOSTRADALI
CONFCOMMERCIO

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
Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724
e-mail Figisc: figisc@confcommercio.it e-mail Anisa: anisa@confcommercio.it
www.figisc.it

ESSO ED AUTOGRILL: PERCORSI DA VALUTARE - LE ESTERNAZIONI DELL'ON.LE SAGLIA

Il 9 marzo 2010 **Autogrill** ed **Esso** annunciano "*di avere raggiunto un accordo per il quale Nuova Sidap (società del Gruppo Autogrill) assumerà la gestione di una rete di punti di vendita oggi condotti da Se.Stra. Servizi Stradali (società del gruppo Esso). L'accordo interesserà una rete di circa 80 stazioni di servizio che, rimanendo di proprietà della Esso, esporranno il marchio Esso per le vendite* oil *e quello Autogrill per le vendite* non oil*".*

Ci sono più aspetti in questa vicenda che inducono a valutare con circospetta prudenza quanto accaduto e le riflessioni valgono ovviamente nei confronti dell'azienda petrolifera.

Nello specifico **Esso**, per la rete ordinaria, nei verbali di accordo del febbraio 2008 si recita letteralmente che "*Il Gestore rimane al centro del modello di conduzione dei punti vendita a marchio Esso… in questa ottica la Esso Italiana si impegna, da subito, alla restituzione di un congruo numero di impianti condotti in gestione diretta dall'Azienda. Tali punti di Vendita saranno riaffidati a gestori con contratti ex D. L.vo n.32/98*".

Non pare di poter dire, in prima battuta, che l'operazione di affidamento in gestione e *cobranding* con Autogrill – anche se è a somma zero (gestioni dirette erano prima, tali saranno di qui in avanti) - risponda ad una logica virtuosa: di fatto, si è disatteso l'impegno assunto da Esso in sede di accordo.



Se un tanto vale per la rete ordinaria, un po' più complessa appare la situazione nell'ambito delle aree di servizio autostradali, laddove sussiste quantomeno qualche problematico distinguo giuridico tra Concessionario della tratta ed affidatari dei servizi, e, quindi, rispetto allo spettro delle "*libertà*" esercitabili dall'azienda petrolifera da un lato piuttosto cha da quella dei servizi di ristorazione dall'altro.

Peraltro, che l'operazione abbia riguardato in rete autostradale una serie di aree di servizio con *performances* non necessariamente eccelse, assume un riflesso, con tutta probabilità, di maggiori difficoltà per i Gestori di compe-

tere efficacemente sul piano dei servizi *non oil*.

Più in generale, l'operazione rimanda ad un quesito di fondo: si tratta di una operazione che sbrigativamente potremmo definire "*spot*" o piuttosto non è un segnale di un progressivo disimpegno dalla rete - da parte, peraltro, di una primaria azienda petrolifera -, disimpegno che viene, in aggiunta, sviluppato "*a prescindere*" dal Gestore?

Questi sono i nodi aperti sulla vicenda, che lasciano, comunque, da una parte uno strascico non positivo con Esso e, dall'altro, la necessità di un rapido e costruttivo confronto con Autogrill per un corretto approccio alle problematiche dell'*oil* in un rapporto possibilmente corretto con la categoria dei Gestori.

Francamente superficiale ci è apparso il commento che della vicenda ha fatto – con tanto di comunicato ufficiale – il Sottosegretario allo sviluppo economico, l'On.le **Stefano SAGLIA**.

"*Un segnale che va nella stessa direzione della politica del Governo*" – tale la sintesi dello *speech* di Saglia – "*ovvero l'inserimento della gamma dei prodotti* non oil *commercializzabili nelle stazioni di servizio*".



On.le Stefano Saglia

Non possiamo, nostro malgrado, che avanzare forti riserve rispetto ad un simile giudizio, considerando che la sua impostazione logica, comunque, va al di là della vicenda Esso-Autogrill in sè.
E segnalare che si è trattato di un accostamento, peraltro inutilmente "*pedagogico*" tra un'operazione specifica di mercato ed il contesto dei tavoli della "*riforma*" di settore.

Si tratta di un equivoco esattamente eguale a quello già verificato per le liberalizzazioni: il risultato delle lenzuolate o degli "*strapuntini*" dopo l'infrazione comunitaria non ha mai portato (come diceva un consigliere dell'ex Ministro Bersani) "*la bottega al distributore*", ma solo "*la benzina al centro commerciale*".
Lo stesso si può asserire senza tema di errore per indirizzi operativi che invece di portare "*il* non oil *all'*oil", portino "*l'*oil *al* non oil".

In entrambi gli equivoci, infatti, saremmo lieti di dissipare il forte dubbio

che l'elemento unificante vero e la chiave di lettura siano comunque quelle dello scambio manipolato e controllato tra forti interessi economici, per coprire e turare tutti gli spazi, piuttosto che una autentica "*libertà*" e creatività diffusa originata dal mercato.

Tempo fa (si veda *Figisc Anisa News* N. 44 del 26.10.2009), commentando le prime "*esternazioni*" sulla "*riforma*" del settore, dicevamo testualmente "*verrebbe da dubitare che più che ad una* 'razionalizzazione' *strutturale dell'intero settore si rischi di procedere ad una sua* 'scomposizione'*, una variabile, prevista o no, che dovrebbe dar risposta – rinunciando a cercare un equilibrio del settore - a quella voglia di assetti bipolari che sembra tormentare il settore da anni e che ha dettato i contorcimenti delle* 'liberalizzazioni' *ad ogni costo, delle infrazioni comunitarie europee, ecc., detto in spiccioli, la spartizione del mercato con la grande distribuzione organizzata*".

Le equazioni dell'On.le Saglia sembrano confermare quel nostro originario giudizio, e per di più, con la loro affrettata assimilazione, finiscono per proiettare anche sull'operazione Esso-Autogrill sospetti che forse sono abbastanza immeritati.
.

POLEMICHE SUI PREZZI FEDERCONSUMATORI - ADUSBEF: COMUNICATO

"*Nuova, inspiegabile, corsa al rialzo dei prezzi dei carburanti. I prezzi della benzina si attestano, oggi* (09.03. 2010, NdR)*, oltre quota 1,39 Euro al litro. Si tratta di aumenti, ancora una volta, del tutto ingiustificati. Nel mese di gennaio, infatti, il costo del petrolio si attestava, come in questi giorni, attorno agli 80 Dollari al barile, e la benzina era venduta a circa 1,29 - 1,31 Euro al litro (stando ai dati del Ministero dello Sviluppo Economico).*

Per rigorosità, tale dato, va aggiornato tenendo contro delle variazioni Euro/Dollaro, pertanto è necessario aggiungere, sul prezzo industriale, un + 4%. Alla luce di tale adeguamento, quindi, la benzina, oggi, dovrebbe costare attorno a 1,32 Euro al litro.

La benzina, invece, non solo non è venduta a tale prezzo, ma addirittura aumenta oltre 1,39 Euro al litro, con uno stacco di circa 6-7 centesimi rispetto al prezzo a cui si dovrebbe attestare. Se a tale sovrapprezzo si aggiungono gli ormai strutturali 3-4 centesimi di differenza tra la media del prezzo industriale in Europa e in Italia, i centesimi 'di troppo' *diventano ben 9-10 cent. al litro.*

A causa di queste speculazioni gli automobilisti, per costi diretti ed indiretti, continuano a pagare 171 Euro annui in più". (**FEDERCONSUMATORI/ADUSBEF**)



Rosario Trefiletti – Federconsumatori

POLEMICHE SUI PREZZI INESATTEZZE E BUFALE

Quando il costo del petrolio "*a gennaio*" si attestava sugli 80 dollari/ barile? Precisamente dal 6 all'11 gennaio 2010: una media sì di 80,17 dollari, e di 55,94 euro/barile. In questi giorni, la quotazione del greggio si attesta a meno di 80 dollari, ma a 58,63 euro/ barile (+ 4,81 %). Ciò perché il cambio euro/ dollaro si è deprezzato da 1,4333 a 1,3368 (- 6,73 %).
Nel periodo di gennaio preso a confronto da Federconsumatori/Adusbef il prezzo della benzina era, dicono, da 1, 29 a 1,31 euro/litro – dicono -, ma in realtà da 1,349 a 1,328 se guar-diamo ai prezzi di riferimento del-l'industria petrolifera del 12 gennaio 2010.

Oggi – sempre stando alle Associazioni dei consumatori – si dovrebbe avere un prezzo di 1,32 euro/litro, cioè grosso modo, lo stesso prezzo di allora più un 4 % del deprezzamento cambio euro/dollaro (applicato sul 25 % circa del prezzo di allora).

Ma il prezzo si costruisce sul Platt's e non sul greggio (che non è raffinato e dal quale si trae benzina come catrame) ed i "*numeri*" sono i seguenti: in quel periodo di gennaio (8 gennaio, venerdì, che influiva sul prezzo del martedì, 12 gennaio) il Platt's CIF Mediterraneo era pari a 0,389 euro/litro; sul prezzo di martedì 9 marzo 2010 (che si attestava su una media tra 1,387 e 1,366) ha influito il Platt's di venerdì 5 marzo, pari a 0,422 euro/ litro.

L'incremento secco del prodotto "*lavorato*", quindi, è stato pari a 0,033 euro/litro, importo cui va aggiunta l'IVA del 20 % per arrivare a 0,040 euro/litro.

Ebbene, il confronto tra il prezzo del 12 gennaio e quello del 9 marzo è pari ad un + 0,038 euro/litro, cioè corrispondente (in realtà per leggero difetto) all'incremento del Platt's, o, conoscendo la nota idiosincrasia di Trefiletti per il "*terzo decimale*", pari entrambi a 0,04 euro/litro!

Quindi, si tratta di inesattezze finalizzate a vendere la bufala per la quale "*la benzina sarebbe venduta a 1,39 anziché a 1,32 euro/litro, ossia a 6/7 centesimi in più*" (alla quale generosamente si aggiungono i 3-4 centesimi dello "*stacco Italia*", tanto per gonfiare ancora un po' il pallone).

E – *dulcis in fundo* – questa cosa condannerà senza speranza il consumatore a "*pagare 171 euro annui in più*", perché questi "*aumenti*" sono – secondo un noto *spot* pubblicitario – come un diamante, cioè "*per sempre*".



Peccato che il prezzo non sia affatto "*per sempre*": nel 2009, ad esempio, su 365 giorni, il prezzo medio è rimasto stabile 145 volte, è aumentato per 123 volte ed è diminuito per 97 volte. Giusto per la cronaca.

IN SPAGNA SI METTE IN MORA L'ESCLUSIVA, MA PER CHI? CHIARIMENTI…

Le notizie che riguardano i pronunciamenti della giustizia spagnola in materia di esclusiva nel settore distribuzione carburanti si succedono da qualche tempo con qualche frequenza e vengono puntualmente ripresi dalla stampa specializzata.
Considerato che la questione (che, tuttavia, non è stata considerata "*pregiudiziale*" al tavolone ministeriale del 3 marzo u.s.) è di quelle particolarmente "*sensibili*" nell'ambiente nostrano della distribuzione carburanti, vediamo di cosa si tratta.



L'ultimo, recente, caso – che vedeva in contenzioso il proprietario di un impianto contro la Repsol - è riferito ad un pronunciamento della Corte Civile del Tribunale Supremo spagnolo (qualcosa come la nostra Corte di Cassazione, per capirci) che ha dichiarato illegittimi i contratti di somministrazione di carburanti sottoposti al famoso vincolo di esclusiva.

Sentenza illuminante anche per il nostro Paese per i Gestori in affidamento di gestione dell'impianto? Non sembra affatto, in quanto non intacca la condizione comune alla grandissima maggioranza della categoria.

In realtà (si noti bene, infatti) si tratta di un soggetto che in Italia chiameremmo "*convenzionato*" (l'oggetto è un "*contrato de abanderamiento*", ossia di uso del marchio, e con lo strumento del contratto di agenzia per di più). Il Tribunale Supremo ha dato torto a Repsol in ragione, tra l'altro, della Sentenza della Corte Europea del 2 aprile 2009, la quale così si esprime in merito alla interpretazione ed applicazione dell'articolo 5, lettera a), del Regolamento CE n. 2790 del 22.12.99 (si tratta del famoso vincolo di non concorrenza, ovvero di esclusiva per un periodo superiore ai cinque anni):

"*L'art. 5, lett. a), del regolamento della Commissione 22.12.1999 n. 2790, relativo all'applicazione dell'articolo 81 paragrafo 3, del Trattato a categorie di accordi verticali e pratiche concordate, deve essere interpretato nel senso che, ai fini dell'applicazione della deroga da esso prevista, tale disposizione esige che il fornitore sia proprietario tanto della stazione di servizio che concede in affitto al rivenditore quanto del terreno sul quale essa è costruita o, nel caso in cui non ne sia il proprietario, che affitti tali beni presso terzi non collegati al rivenditore*".

Niente di che, dunque, anzi, tale disposizione chiarisce, *pro futuro*, anche il possibile rapporto tra esclusiva ed eventuale contratto di locazione (ad esempio, di immobili, ma altresì d'azienda), sostitutivo del vigente comodato.