FIGISC 50° Federazione Italiana Gestori Impianti Stradali Carburanti ANNIVERSARIO 1958 - 2008

FIGISC–ANISA NEWS

N. 13/2010 **del 22.03.2010**

CONFCOMMERCIO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE SERVIZI AUTOSTRADALI ANISA

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

pagine 7

ESSO LANCIA A NORDEST "*MODELLO GROSSISTA*": OTTANTA SIMIL-POMPE BIANCHE IN PIÙ ?

L'area è il Nord Est del Paese, il numero di impianti coinvolti nell'operazione è di circa un'ottantina: si tratta del così detto "*modello grossista*" di ESSO, che, in sintesi, prevede la cessione a soggetti terzi – che per il momento sono ancora da individuare – di altrettanti punti vendita, con il vincolo della esclusiva di fornitura e, di riflesso, della permanenza del marchio.

Non è irragionevole considerare che - vista l'area ad alta competizione individuata (ad altissimo indice di presenza di "*pompe bianche*") ed il modello tratteggiato (sarà il soggetto terzo a decidere come affrontare il mercato e, pertanto, la politica dei prezzi al pubblico), che non è certo quello del classico "*convenzionato*" – i rischi di questa nuova operazione ESSO (che segue di pochi giorni quella con Autogrill per la gestione di altri ottanta punti vendita) sono quelli di sostituire/costituire una ulteriore quota di rete.

Allestita per mettersi in competizione e, quindi, acuire la guerra già cruentissima dei prezzi non solo nel contesto generale (cioè, verso gli altri operatori), ma potenzialmente potendo riprodurre fenomeni distorsivi come la concorrenza all'interno del medesimo marchio del tipo (fatte le specifiche distinzioni) ampiamente verificabile in àmbito SHELL, tra Gestori in comodato ed impianti Aico. Insomma, con il rischio di avere ottanta "*pompe bianche*" in più, pur senza modificare – avrebbe potuto essere peggio, infatti - il numero complessivo degli impianti.



Sarà che, come dice la società, si tratta di "*un test per rimanere più saldi nel futuro*" (o che in altri sette Paesi europei la ESSO abbia deciso di procedere con lo stesso indirizzo) e non già di una prova generale di disimpegno; per certo in una fase in cui, come dicono gli esperti, le aziende si "*diversificalizzano*", sganciando parti del *business*, dismettendo investimenti, rimettendo a terzi alcune funzioni della filiera, non è facile credere a questa affermazione unicamente autorefenziale di fidelizzazione.

AUTOSTRADE : DIFFIDA AD ANAS SUI BANDI DELLA TRATTA SALERNO - REGGIO

Dott. **Pietro CIUCCI**
Presidente ANAS SpA

e p/c

Sen. **Altero MATTEOLI**
Ministro delle Infrastrutture
On.le **Claudio SCAJOLA**
Ministro dello Sviluppo Economico
On.le **Renato BRUNETTA**
Ministro Riforme ed Innovazione P.A.
On.le **Mario VALDUCCI**
Presidente IX Commissione Camera
On.le **Andrea GIBELLI**
Presidente X Commissione Camera
Sen. **Luigi GRILLO**
Presidente VIII Commissione Senato
Sen. **Cesare CURSI**
Presidente X Commissione Senato
On.le **Agazio LOIERO**
Presidente Regione Calabria
On.le **Antonio BASSOLINO**
Presidente Regione Campania
On.le **Vito DE FILIPPO**
Presidente Regione Basilicata

Dott. **Carlo Sgandurra**
Condirezione Generale Unità Commerciale ANAS
Dott.ssa **Loredana Sciuto**
Servizio Gestione Aree di Servizio Autostradali ANAS
Arch. **Mauro Coletta**
Direttore centrale della Direzione Autostrade e Trafori ANAS

Dott. **Pasquale DE VITA**
Presidente Unione Petrolifera
A tutti gli
AMMINISTRATORI DELEGATI
delle aziende petrolifere

LORO SEDI

Roma, 18.03.2010
Prot. 48/10

Oggetto:
Gare per l'assegnazione delle attività *oil* e *non oil* sulle aree di servizio in gestione diretta ANAS. Richiesta incontro urgente.

Egregio signor Presidente,

risulta alle scriventi Federazioni che ANAS sarebbe in procinto di rendere pubblici i bandi di gara - avviandone, perciò, la procedura - finalizzati ad assegnare l'affidamento dei servizi *oil* e *non oil* esercitati presso gli impianti di distribuzione automatica di carburante per uso di autotrazione posti lungo la tratta autostradale A3 Salerno – Reggio Calabria, rispetto alla quale la medesima ANAS ricopre, allo stesso tempo, la veste di ente concedente e concessorio.



Tale pubblicazione dei bandi avverrebbe senza tener in alcun conto i gravi elementi di preoccupazione e di vera e propria denuncia avanzati dalle Organizzazioni di categoria con lettera raccomandata del 28 novembre 2008, né avendone fugato i pericoli conse-

guenti, attraverso un confronto diretto e formale del tutto auspicabile.

Ove la suddetta notizia fosse confermata, il comportamento di ANAS aggraverebbe, sensibilmente ed in tutta evidenza, i danni subiti da tutti gli operatori - a cominciare dai Gestori delle AdS, che in tutti questi anni hanno assicurato qualità e continuità di servizio, pure in condizioni disagiate, a rischio della stessa incolumità fisica e supplendo ai patenti limiti strutturali in cui versa la tratta - anche a causa degli inaccettabili ritardi proprio rispetto all'avvio delle procedure di gara, che hanno costretto a continui regimi di *prorogatio* di fatto, nemmeno formalizzati. Con ciò anche mettendo in discussione il principio generale di "*pieno godimento del bene*".

Alla luce di quanto sopra esposto, le scriventi Federazioni diffidano ANAS dal pubblicare bandi di gara che siano anche solo parzialmente in contrasto con le norme regionali vigenti, con gli impegni contenuti dal Verbale d'intesa sottoscritto dalla medesima ANAS il 23.1.08, e formalizzato in sede di Ministero dello sviluppo economico, nonché con i pronunciamenti e le segnalazioni dell'AGCM sulla materia.

Inoltre, le scriventi sono a richiedere un urgentissimo incontro sulle questioni poste, al fine di poter offrire il proprio fattivo e positivo contributo alla soluzione della vicenda.

Le scriventi Federazioni, ad ogni buon conto, proclamano lo stato di mobilitazione della categoria, cui seguiranno opportune azioni sindacali, ove non dovessero trovare riscontro le istanze avanzate.

Distinti saluti.

ANISA CONFCOMMERCIO
Presidente Stefano CANTARELLI
FAIB CONFESERCENTI
Presidente Antonino LUCCHESI
FEGICA CISL
Segretario Gen.le Roberto TIMPANI

CALANO ANCORA I CONSUMI: - 4,18 % SUL 2009 NEL PERIODO GENNAIO - FEBBRAIO

Rispetto al periodo gennaio-febbraio 2009 (con un pesante passivo pari a – 8,20 % rispetto allo stesso periodo del 2008) le vendite del periodo gennaio-febbraio 2010 segnalano una perdita di quasi 287 milioni di litri e del 4,18 %.
Le perdite più marcate sono quelle del prodotto benzina: circa 181 milioni di litri in meno (ben – 8,17 %), con una pesante contrazione per il segmento rete (che segnala un – 8,54 % contro un – 2,83 % del segmento extrarete). Il gasolio, a sua volta, perde circa 105 milioni di litri ed il 2,27 % (per questo prodotto il segmento rete perde molto di meno rispetto alla benzina, solo – 0,55 % contro il – 5,42 % dell'extrarete).



Tuttavia, gli indicatori del solo periodo di gennaio 2010 sullo stesso periodo del 2009 risultavano ancora peggiori: -5,30 % contro – 4,18 % del periodo gennaio-febbraio per i consumi complessivi, di cui – 4,83 % per il segmento rete e – 6,67 % per il segmento extrarete, contro – 3,82 % e – 5,21 % rispettivamente per il periodo gennaio-febbraio. E sui quasi 287 milioni di litri perduti sull'anno precedente, si deve notare che a gennaio ne erano già stati persi circa 181 milioni.

I confronti sul periodo gennaio-febbraio rilevano che è dal 2008 che si registrano dati negativi: da allora la rete ha perso oltre 568 milioni di litri ed il – 10,42 % (4,887 miliardi di litri quest'anno contro 5,455 del 2008), l'extrarete ha perso ben 432 milioni di litri (quest'anno 1,686 miliardi di litri contro 2,118 del 2008) e, infine, nel totale la perdita è stata di oltre un miliardo di litri, pari a – 13,21 % (6,572 miliardi di litri nel 2010 contro 7,573 nel medesimo periodo del 2008).

Prodotti	2009	2010	Var. %
Rete	2,079	1,902	**-8,54%**
Extra	0,140	0,136	**-2,83%**
Benzina	*2,220*	*2,038*	*-8,17 %*
Rete	3,001	2,985	**-0,55%**
Extra	1,638	1,549	**-5,42%**
Gasolio	*4,639*	*4,534*	*-2,27 %*
Rete	5,081	4,887	**-3,82%**
Extra	1,778	1,686	**-5,21%**
Totale	**6,859**	**6,572**	**-4,18%**

Le quote di consumi tra benzina e gasolio sul totale sono ora pari, rispettivamente, al 31,02 % ed al 68,98 % (erano pari al 32,36 % ed al 67,64 % nel periodo gennaio-febbraio 2009).
Le quote in rete salgono dal 74,07 al 74,35 %, quelle dell'extrarete calano dal 25,93 % al 25,65 %.

EUROPA 15 MARZO: ITALIA SCENDE LA CLASSIFICA PREZZI, STACCHI EUROPA IN DECREMENTO

Il prezzo della benzina Italia per il 15 marzo 2010 (pari ad un valore medio di 1,363 euro/litro) si colloca all'ottavo posto in una classifica che ordina in graduatoria decrescente i prezzi, dal più alto al più basso.

Con prezzi anche decisamente superiori a quello italiano (tra un massimo di 1,505 ed un minimo di 1,367 euro/litro) si annoverano Olanda, Danimarca, Germania, Belgio, Grecia, Portogallo e Finlandia; con 1,353 euro/litro (un eurocent di differenza) la Francia e poi la Svezia (1,326). La media dei ventisette Paesi membri è pari a 1,242 euro/litro.

Benzina	€/lt.	Gasolio	€/lt.
Olanda	1,505	Regno Unito	1,276
Danimarca	1,458	Germania	1,210
Germania	1,431	Svezia	1,205
Belgio	1,417	Danimarca	1,193
Grecia	1,394	**Italia**	**1,190**
Portogallo	1,368	Grecia	1,184
Finlandia	1,367	Cechia	1,164
Italia	**1,363**	Irlanda	1,161
Francia	1,353	Ungheria	1,155
Svezia	1,326	Olanda	1,127
Media UE	**1,242**	**Media UE**	**1,091**

Al quinto posto per il prezzo decrescente del gasolio (1,190 euro/litro), l'Italia è preceduta da Regno Unito, Germania, Svezia e Danimarca (valori da un massimo di 1,276 ad un minimo di 1,193). La media comunitaria è pari a 1,091 euro/litro.

La dinamica dei prezzi rispetto alla rilevazione precedente di lunedì 8 marzo 2010 denota che gli incrementi del prezzo Italia (+ 0,81 % per la benzina e + 0,68 % per il gasolio) non solo sono inferiori ad altri Paesi (ad esempio, per la benzina, Belgio + 5,35 %, Germania + 4,99 %, Spagna + 1,76 %, Francia + 1,12 %; per il gasolio, Belgio + 6,92 %, Germania + 4,49 %, Spagna + 1,27 %, Francia + 0,72 %), ma anche alle medie comunitarie, che restituiscono un dato incrementale pari a + 1,47 % per la benzina e + 1,02 % per il gasolio.



In diminuzione il famoso "*stacco Europa*" del prezzo industriale: secondo i dati comunitari, il delta dell'Italia con la media dei Paesi dell'area euro è sceso di 1,9 eurocent per la la benzina e di 1,3 eurocent per il gasolio.

Lo "*stacco*" si attesta, quindi, per il 15 marzo su 0,026 euro/litro per la benzina e su 0,027 euro/litro per il gasolio.
Da registrare sulla ben nota problematica dello "*stacco*" un commento – all'interno di una analisi complessiva sulle difficoltà del comparto e sulle "*riforme*" in corso d'opera - decisamente *tranchant* della *Staffetta Quotidiana* del 19 marzo: "*Anacronistico*" scrive letteralmente "*…continuare a tenere sotto pressione le compagnie petrolifere sulla storia degli* 'stacchi Italia'*. Quanto è accaduto nelle ultime settimane dimostra infatti, se ancora ce ne fosse bisogno, che questo dato, preso a riferimento per provare presunti comportamenti speculativi e anticoncorrenziali, comunque non corretti, nella determinazione dei prezzi, è alla mercé di quanto accade soprattutto in Germania. Nessuna colpa delle compagnie italiane quando questi stacchi hanno toccato massimi di 0,050 €/litro sulle benzine o di 0,047 sul gasolio, nessun merito oggi che sono scesi a 0,019 e a 0,013. Inutile altresì scomodare le differenze strutturali della rete italiana da quella tedesca, francese, inglese o spagnola*". Sottoscriviamo.

CRESCONO I FONDAMENTALI DI MERCATO, AUMENTANO I PREZZI ITALIA, MA…

Venerdì 19 marzo il prezzo di riferimento alla pompa delle *majors* si è attestato in aumento sul prezzo di mercoledì 17 nell'ordine di 1,3 eurocent/litro (1,408 contro 1,395) per la benzina ed 1,2 eurocent/litro (1,236 contro 1,224) per il gasolio.

Scontato l'ennesimo fuoco di polemiche, osserviamo solo che le quotazioni dei prodotti lavorati (Platt's CIF Mediterraneo) che fanno da riferimento ai prezzi alla pompa di cui sopra (per quelli del 17 il Platt's del 15, per quelli del 19 il Platt's del 17), sono aumentati, rispettivamente, di 1,1 eurocent/litro per la benzina (da 0,420 a 0,431 euro/litro), 1,32 con la doverosa aggiunta dell'IVA, di 1,3 eurocent/litro per il gasolio (da 0,413 a 0,426 euro /litro), 1,56 con IVA.

Cioè, l'aumento del prezzo alla pompa ha assorbito in tutto (è il caso della benzina: 1,3 alla pompa contro 1,3 eurocent del Platt's) o solo in parte (è il caso del gasolio: 1,2 alla pompa contro 1,6 del Platt's) l'aumento delle quotazioni internazionali dei prodotti lavorati.



Naturalmente si riparlerà di nuovo della "*doppia velocità*" dei prezzi: è ormai un classico.

Ne riparliamo solo perché dobbiamo e, detto con chiarezza, non perché ci facciamo carico di una comunicazione di chiarificazione che spetta all'industria petrolifera, ma perché su queste fasullaggini sui prezzi si sono costruite e si costruiscono "*liberalizzazioni*" e "*riforme*" che mettono solo in maggiore difficoltà il settore e, nel settore, con le spalle al muro il Gestore nella guerra dei prezzi.

Ma se dobbiamo accreditare di qualche serietà la storia della "*doppia velocità*" tentiamo di verificare quali "*vantaggi*" avrebbe avuto per il consumatore seguire la "*retta velocità*", cioè trasferire sul prezzo alla pompa esattamente tutte le variazioni del mercato internazionale man mano che esse si verificavano (naturalmente con la regola del "*D day + 2*", ossia che il prezzo Platt's del giorno "*D*" influenza il prezzo alla pompa del giorno "*D + 2*" e tenendo conto del "*buio tecnico*" del sabato e domenica, a mercato Platt's chiuso).

Benzina (euro/litro)

Day	Platt's	Day+2	Prezzo reale	Prezzo 'giusto'
25/2	**0,397**	1/3	**1,367**	
26/2	**0,410**	2/3	**1,369**	**1,383**
1/3	**0,411**	3/3	**1,385**	**1,384**
2/3	**0,412**	4/3	**1,385**	**1,385**
3/3	**0,417**	5/3	**1,385**	**1,391**
3/3	**0,417**	6/3	**1,385**	**1,391**
3/3	**0,417**	7/3	**1,385**	**1,391**
4/3	**0,413**	8/3	**1,385**	**1,386**
5/3	**0,422**	9/3	**1,387**	**1,397**
8/3	**0,420**	10/3	**1,393**	**1,395**
9/3	**0,420**	11/3	**1,394**	**1,395**
10/3	**0,434**	12/3	**1,395**	**1,411**
10/3	**0,434**	13/3	**1,395**	**1,411**
10/3	**0,434**	14/3	**1,395**	**1,411**
11/3	**0,429**	15/3	**1,395**	**1,405**
12/3	**0,423**	16/3	**1,395**	**1,398**
15/3	**0,420**	17/3	**1,395**	**1,395**
16/3	**0,431**	18/3	**1,398**	**1,408**
17/3	**0,431**	19/3	**1,408**	**1,408**
		MEDIA	**1,391**	**1,397**

La cosa funziona così: data la quotazione Platt's del giorno "*D*", si è calco-

lato come varierebbe la quotazione del prezzo alla pompa del giorno "*D +2*" se vi si applicassero esattamente tutte le variazioni in aumento od in diminuzione del Platt's ("*prezzo giusto*"). Nella penultima colonna a destra viene pertanto indicato il "*prezzo reale*", cioè quello effettivamente rilevato come riferimento medio del giorno "*D + 2*", e nell'ultima, invece, viene indicato il "*prezzo giusto*" del giorno "*D + 2*".

Per la **benzina**, il dato "*discriminante*" è quello della "*media*": la media del periodo 2 marzo – 19 marzo ci restituisce per il prezzo "*reale*" (quello con la così detta famigerata "*doppia velocità*") alla pompa un valore di 1,391 euro/litro, valore che se fosse riferito al prezzo "*giusto*" (cioè adattandovi esattamente, senza la maledetta "*doppia velocità*" le variazioni del Platt's) avrebbe dovuto battere 1,397 euro/ litro, cioè un valore maggiore (leggasi "***PIU' CARO***") di 0,006 euro/litro (ovvero UN centesimo per gli estimatori di soli due decimali dopo l'euro) di quello effettivamente riscontrato.

Su 18 giorni di osservazioni, peraltro, per ben 14 giorni (cioè per il 78 %) il prezzo "*giusto*" sarebbe stato più alto di quello "*reale*".

Anche per il **gasolio**, il dato "*discriminante*" è quello della "*media*": la media del periodo 2 marzo – 19 marzo ci restituisce per il prezzo "*reale*" (quello con la solita "*doppia velocità*") alla pompa un valore di 1,222 euro/litro, valore che se fosse riferito al prezzo "*giusto*" (cioè, come già detto, adattandovi esattamente, senza "*doppia velocità*" di sorta le variazioni Platt's) avrebbe dovuto battere 1,242 euro/ litro, cioè, ancora un valore maggiore (leggasi "***PIU' CARO***") di 0,02 euro/ litro di quello in effetti riscontrato.

Anche - e soprattutto - per questo prodotto, su 18 giorni di osservazioni, peraltro, per 18 giorni (100 %) il prezzo "*giusto*" sarebbe stato più elevato di quello "*reale*".

Capito che "*vantaggi*"?

Gasolio (euro/litro)

Day	Platt's	Day+2	Prezzo reale	Prezzo 'giusto'
25/2	**0,396**	1/3	**1,217**	
26/2	**0,404**	2/3	**1,217**	**1,227**
1/3	**0,409**	3/3	**1,217**	**1,233**
2/3	**0,408**	4/3	**1,217**	**1,231**
3/3	**0,412**	5/3	**1,217**	**1,236**
3/3	**0,412**	6/3	**1,217**	**1,236**
3/3	**0,412**	7/3	**1,217**	**1,236**
4/3	**0,408**	8/3	**1,217**	**1,231**
5/3	**0,417**	9/3	**1,219**	**1,242**
8/3	**0,415**	10/3	**1,222**	**1,240**
9/3	**0,419**	11/3	**1,226**	**1,245**
10/3	**0,425**	12/3	**1,226**	**1,252**
10/3	**0,425**	13/3	**1,226**	**1,252**
10/3	**0,425**	14/3	**1,226**	**1,252**
11/3	**0,426**	15/3	**1,226**	**1,253**
12/3	**0,423**	16/3	**1,226**	**1,249**
15/3	**0,413**	17/3	**1,224**	**1,237**
16/3	**0,426**	18/3	**1,226**	**1,253**
17/3	**0,429**	19/3	**1,236**	**1,257**
		MEDIA	**1,222**	**1,242**

