

Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI - ANISA - STEFANO CANTARELLI
Segretario Nazionale FIGISC ANISA: 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 6

IL PRESIDENTE SQUERI RISPONDE A QUATTRO DOMANDE DI "STAFFETTA"

La testata *Staffetta Quotidiana* ha posto alcune domande, uguali per tutti, alle Organizzazioni di categoria dei Gestori, domande che vertono sul recente protocollo di lavoro ministeriale sui prezzi e sulla rete carburanti, nonché sui rapporti con le compagnie e sull'assetto della rete in generale. Le risposte sono state pubblicate sul numero di *Staffetta* di mercoledì 5 maggio.

STAFFETTA: *Cosa cambierà sulla rete carburanti dopo il protocollo di lavoro condiviso tra ministero dello Sviluppo economico, operatori e consumatori? Secondo voi lo "stacco Italia" effettivamente riuscirà a diminuire? L'assetto della rete come e quanto cambierà? E il ruolo del gestore?*

SQUERI: Mah, intanto infuriano di nuovo le polemiche sui prezzi: un segnale che non fa presagire nulla di buono. I risultati reali dipenderanno da strumenti e metodi costruttivi, piuttosto che da continue tentazioni "interventiste" esterne: è il settore che deve autoregolarsi. Si è voluto far diventare lo "stacco Italia" un dogma obbligato;

tuttavia, se si riuscirà ad avere omogeneità di rilevazione (si veda soprattutto il problema *self*) il famigerato stacco verrà drasticamente ridimensionato. Per la rete, sembra che le chiusure "volontarie" siano solo un problema degli operatori tradizionali; in regime di liberalizzazione, infatti, "pompe bianche" e GDO sono libere di crescere senza limiti: una bella ipoteca sul risultato. Sul ruolo del Gestore, la categoria ha fatto almeno dal gennaio 2008 proposte (inascoltate) responsabili e senza pregiudizi; ogni innovazione va tipizzata, non esiste che si configuri come un rapporto esclusivamente bilaterale azienda-Gestore. Insomma un percorso complesso



STAFFETTA: *Da tempo vi è chi paventa il rischio di un disimpegno delle compagnie petrolifere. Se la strada è questa, secondo voi, chi e come le sostituirà? (pompe bianche, autogrill, russi)*

SQUERI: Difficile dirlo: non ci sarà un modello unico. Un filone potrebbe essere quella di "terziarizzare", impacchettato o spacchettato, tutto il problema della distribuzione finale in una fase di profittabilità in declino, dismettere investimenti, sfilarsi dalla competizione, mantenere, al più, una mera bandiera a termine. Ma ci sta tutta anche la possibilità di qualunque soggetto straniero (sì, certo, i russi, ad esempio) che, per ragioni sue, voglia saggiare il mercato italiano, riempiendo i varchi lasciati aperti da altri operatori storici che lo considerano, invece, "maturo" o "decotto". Un processo, comunque, di deindustrializzazione: non bene!

STAFFETTA: *Sono passati circa nove mesi dalla firma dell'accordo tra Eni R&M, Faib e Figisc. Come procede la situazione?*

SQUERI: Ci sono questioni ancora aperte sulla applicazione di alcune clausole dell'accordo (una per tutti: i convenzionati); passato il momento caldo, la gestione delle problematiche è spesso lenta, burocratica, l'azienda spesso è "distratta", magari da questioni di assetti interni. C'è da riprendere un confronto serio, dare un nuovo impulso per gestire un accordo, che ha sì solo un quadrimestre di efficacia ed i cui effetti si produrranno alla fine del 2011, ma che si vive nel territorio, con moltissime variabili. Si sappia che non staremo di certo a dormire.

STAFFETTA: *Al momento come sono i rapporti con le compagnie? Con quali ci sono più criticità e con quali meno?*

SQUERI: Tutti gli accordi sono stati, al tempo, rinnovati con scadenze corte: c'è da rimettere mano a quasi tutto

l'orizzonte di campo. Poi – lo avete letto l'altro giorno – c'è ancora in piedi il problema aperto di SHELL: il nostro impegno è rinnovare l'accordo economico e fronteggiare la ferita aperta degli impianti sottoposti ai rapporti atipici tramite le associazioni in partecipazione.

PRESENTATO IERI ALLA STAMPA IL NUOVO OSSERVATORIO FIGISC SUI PREZZI

E' stata presentata ieri a Roma, presso la sede della Confcommercio, a tutta la stampa ed alle agenzie la nuova iniziativa della FIGISC di attivazione dell'*Osservatorio settimanale dei prezzi dei carburanti*, da diffondere ad uso dei *media* per un supporto informativo su questa sempre attuale e calda tematica.

Alla presentazione dell'Osservatorio – organizzata con la consueta competenza dall'Ufficio stampa Confcommercio e dalla Segreteria FIGISC – hanno presenziato il Presidente Nazionale **Luca SQUERI**, il Segretario Nazionale **Fabrizio PARROTTA**, i Vicepresidenti **Walter BAGGIO**, **Daniela MARONI**, **Maurizio MICHELI**, **Marino MILIGHETTI**, e l'Amministratore **Nino PEDÀ**.

"Perché un osservatorio sui prezzi dei carburanti?" ha detto il Presidente illustrando le finalità dell'iniziativa: *"FIGISC scende in campo per cercare di fare chiarezza su problematiche non sempre di facile comprensione e che hanno bisogno di adeguati approfondimenti. Ecco quindi la nascita di questo Osservatorio che si propone come utile*

strumento informativo e di supporto ai media, fornendo una rappresentazione "oggettiva" di fatti economico-tecnici che riguardano il prezzo dei carburanti a livello internazionale e la loro traslazione nel sistema distributivo nazionale, al di fuori, cioè, dei soli pregiudizi ricorrenti in materia".

L'attenzione mediatica rivolta al problema dei prezzi dei carburanti dura ormai ininterrottamente – tra alti e bassi – da oltre dieci anni: da quando, cioè, nel 1999 il prezzo del petrolio raddoppiò improvvisamente da 10 a 20 dollari al barile.



In questo periodo la questione è tornata ad essere sulle prime pagine dei giornali con polemiche assai più accese e venate di un "accanimento" sul prezzo di un bene che sembra diventato una sorta di simbolo, mettendo sul banco degli imputati l'intero settore distributivo petrolifero. La campagna sui prezzi – fortemente alimentata dalle Associazioni dei consumatori – è diventata nel tempo, quindi, una rincorsa alla "doppia velocità" di adeguamento del prezzo alle dinamiche internazionali, alle diatribe nominalistiche sulla quotazione del greggio e non già su quella dei prodotti raffinati (no Plat-

t's - sì Brent), piuttosto che alla meccanica applicazione del tasso di cambio euro/dollaro all'intero prezzo al pubblico.

La *mission* dell'Osservatorio settimanale FIGISC è, in sintesi, quella di rispondere, con una frequenza molto fitta, alle ricorrenti perplessità che affiorano ogni volta che si parla di prezzi: esiste una "doppia velocità" di adeguamento? le variazioni internazionali sono trasferite correttamente o vi sono sacche speculative? di cosa è composto il prezzo che il consumatore paga al distributore?

L'Osservatorio di FIGISC uscirà il venerdì di ogni settimana e ogni numero prenderà in esame le dinamiche delle quotazioni giornaliere del greggio, ma soprattutto dei prodotti finiti (cioè raffinati, riferibili ai dati dell'agenzia Platt's per il mercato dell'area mediterranea di benzina e gasolio), nonché del cambio euro/dollaro, per valutare come esse vengono trasferite al sistema dei prezzi al pubblico nazionali.

Contemporaneamente, verranno anche evidenziati i prezzi comunitari dei carburanti rilevati dalla Commissione Europea ogni lunedì della settimana (i primi dieci secondo una classifica in ordine decrescente dal più caro al meno caro) ed il posizionamento dell'Italia in tale classifica, e verrà fatto riferimento all'ammontare del così detto "stacco" con l'Europa del prezzo industriale italiano, con evidenziazione delle differenze con la rilevazione della settimana precedente.

E, quanto allo stacco Italia – è stato evidenziato con alcune *slides* tecniche messe a disposizione della stampa –, che è valso mediamente nel 2009 attorno a 3,5 eurocent/litro, vi è da ricordare che la rete distributiva italia-

na fornisce un servizio di presidio al territorio che è da due a due volte e mezza superiore (in termini di maggior diffusione, maggior capillarità, pluralità di modalità di servizio) a quello della media dei quindici Paesi "storici" della Comunità Europea.

QUESTO FINE SETTIMANA A MODENA FIERE OIL & NONOIL

Dal 9 all'11 maggio - questo fine settimana! - **a Modena** si svolgerà la quarta edizione di **Oil& nonoil** Car Wash, Carburanti alternativi, Downstream, Stazioni di servizio, cui si affianca **Stoccaggio & Trasporto Carburanti**.

Si tratta di un'edizione che sovrasta le precedenti e conferma la costante crescita della manifestazione: 3 padiglioni occupati, 150 espositori, tutte le aziende *leader* del settore presenti, 30 incontri tra seminari, convegni e *workshop* e il patrocinio attivo di tutte le Organizzazioni del settore, tra cui **FIGISC Confcommercio**, che è **sin dall'inizio tra gli Enti e le Associazioni che patrocinano Oil& nonoil**.

ModenaFiere
Viale Virgilio 70/90
Modena

Come arrivarci:

- ✓ **In auto:** uscita al casello Modena Nord dell'autostrada del Sole.;
- ✓ **In aereo:** il polo dista solo 20 minuti in auto dall'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna;

- ✓ **In treno:** la stazione ferroviaria di Modena è collegata con le principali città italiane; dalla stazione si può prendere l'autobus n. 9, che conduce direttamente al polo fieristico;
- ✓ **In autobus:** il quartiere fieristico è raggiungibile con l'autobus n. 9 della linea di trasporto urbana (fermata Fiera).

9-10-11
Maggio 2010



Orari di apertura:

Domenica 9/5 e lunedì 10/5:
dalle ore 9,00 alle ore 18,00
Martedì 11/5:
ore 9 - 17,00

Ingresso gratuito

E per non perdere tempo a fare file, si può prendere il biglietto *online*, andando sul sito **www.oilnonoil.it** e cliccare sul pannello a sinistra l'icona "**PREREGISTRAZIONE**", compilare ed inviare



9-10-11
Maggio 2010



RETE DISTRIBUTIVA: DAL 2002 SOLO 58 LICENZE UTF IN MENO, OSSIA "LIBERALIZZARE" NON "RISTRUTTURARE"

Probabilmente, in questo settore, ancora molti ricorderanno quel che stava scritto nell'articolo 3, comma 7, del **decreto legislativo 32/1998** (la prima liberalizzazione di Bersani):

"Se al termine del periodo di cui al comma 2 (il termine per la rimozione delle situazioni di incompatibilità degli impianti - NdR)" - così il sacro testo recitava - "si registra un numero di impianti sensibilmente divergente dalla media dei rapporti fra il numero di veicoli in circolazione e gli impianti stessi, rilevati in Germania, Francia, Regno Unito e Spagna, con regolamento da adottare sentite le competenti commissioni parlamentari e l'autorità garante della concorrenza e del mercato, possono essere emanate ulteriori disposizioni attuative e integrative del disposto del comma 2 al fine di perseguire l'allineamento alla predetta media".

Bene: tale media è di circa 2.745 autovetture per impianto (si va da un minimo di 2.386 in Francia ad un massimo di 3.391 nel Regno Unito). In Italia i campioni statistici parlano generalmente di 22.500 impianti ed il rapporto tra autovetture ed impianti è stimato in 1.444, un dato pari al 52 % della media dei quattro Paesi "virtuosi" indicati nel decreto legislativo 32/98.

L'altro giorno sono usciti su *Staffetta* i dati delle licenze UTF all'aprile 2010: confrontando i dati - e concesso pure che si tratti di un numero "grezzo" tra

sospensioni, autorizzazioni in essere, ecc. - si evince che dal 2002 al 2010 il numero delle licenze UTF per impianti di distribuzione pubblici sulla rete pubblica è sceso da 25.045 a 24.987 unità, vale a dire di SOLO 58 pezzi (una flessione pari a - 0,23 %).

Così il panorama delle regioni italiane dal 2002 al 2010:

N. Licenze UTF

Aree	2002	2010	Var.	Var. %
V. d'Aosta	94	93	-1	-1,06
Piemonte	2.024	1.980	-44	-2,17
Liguria	685	615	-70	-10,22
Lombardia	3.410	3.239	-171	-5,01
Trent. A. A.	456	399	-57	-12,50
Friuli V.G.	640	563	-77	-12,03
Veneto	1.842	1.960	+118	+6,41
Emilia R.	2.076	1.959	-117	-5,64
Toscana	1.668	1.648	-20	-1,20
Umbria	527	510	-17	-3,23
Marche	850	814	-36	-4,24
Lazio	2.354	2.496	+142	+6,03
Abruzzo	704	698	-6	-0,85
Molise	157	174	+17	+10,83
Campania	2.233	2.324	+91	+4,08
Puglia	1.485	1.587	+102	+6,87
Basilicata	232	263	+31	+13,36
Calabria	814	876	+62	+7,62
Sicilia	2.129	2.103	-26	-1,22
Sardegna	665	686	+21	+3,16
ITALIA	25.045	24.987	-58	-0,23
Nordovest	6.213	5.927	-286	-4,60
Nordest	5.014	4.881	-133	-2,65
Centro	5.399	5.468	+69	+1,28
Sud Isole	8.419	8.711	+292	+3,47

Almeno sul piano numerico, dunque, la rete è rimasta quella che era da quasi un decennio; il che non si può dire, naturalmente, sul piano qualitativo, tenendo conto che - tra varie riforme e liberalizzazioni del settore - nella rete ha fatto irruzione il fenomeno delle "pompe bianche", ma - soprattutto - è esplosa senza limiti da anni una guerra

dei prezzi, il cui odore di polvere da sparo è fin troppo drammaticamente percepibile in un ambiente in cui si trovano "ristretti" – è il caso di dirlo – così tanti impianti.

Non solo, dunque, non vi è stata alcuna "ristrutturazione" (che pure era in qualche modo presente nella prima fase della riforma bersaniana), abbandonata ben presto (2000) in favore della "liberalizzazione" prevista dal 32/1998, ma non si sono attivati con opportuno zelo sul territorio gli strumenti legati alle verifiche di compatibilità degli impianti (per la verità in mezzo ci sono stati esempi di comportamenti virtuosi), con un trascinarsi della situazione sino all'infrazione comunitaria su numeri e distanze (che origina, si badi, alla fine del 2004) ed infine alla liberalizzazione totale con la legge 133/2008.

L'evoluzione del pensiero corrente (che non è il nostro!) sulla rete oscilla da anni tra "ce ne sono troppi" ed "evviva la concorrenza", tra cincischiamenti sul "non oil" e la selfizzazione, sino alla più recente variazione sul tema, che si limita a consigliare la chiusura "volontaria" di punti vendita a compagnie e retisti, ma che non tocca la libera capacità di espansione delle "pompe bianche" o di quant'altro. Il che dimostra una volta di più ciò che era già chiaro sin dal 32/1998: ossia l'oggettiva difficoltà – a meno di non essere davvero contorti – di far convivere nello stesso catino il diavolo e l'acqua santa, ossia la liberalizzazione e la ristrutturazione.

Come se ciò non bastasse, la rete italiana – che non si è mai voluta ristrutturare davvero (ci avrebbe pensato il mercato, si diceva) – è posta anche sotto accusa perché genera un costo addizionale rispetto agli *standard* europei (si sta parlando del famoso

"stacco" con l'Europa per il prezzo industriale – e anche qui dovremmo parlare del "*marginale industriale*" e non del prezzo, ossia della somma di costi e margini lordi del sistema distributivo), facendo finta di ignorare che quello stacco paga una rete che garantisce un livello di presidio territoriale e di pluralità di servizio che è circa due volte e mezza quello della media dei Paesi comunitari, al modico prezzo di 3,5 centesimi al litro, un valore che il consumatore francese od inglese non vede sul contatore della colonnina del benzinaio, ma che comunque paga in quanto trasferito nei suoi costi di mobilità per reperire un servizio meno diffuso sul territorio.

Comunque sia, dopo tante tempeste, polemiche, aspettative e catartiche rifondazioni periodiche, ecco qua il risultato: altri dieci anni buttati via!

