FIGISC–ANISA NEWS
N. 23/2010 del 10.05.2010
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 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

NO ALLA GUERRA DEI PREZZI COMBATTUTA CON IL MARGINE DEI GESTORI

di Luca Squeri

La guerra dei prezzi divampa ormai in tutte le sue variabili: una pletora di "*pompe bianche*" sparse nel territorio con particolare densità in alcune aree, gli impegni assunti con l'Antitrust per garantire un prezzo ridotto alla grande distribuzione, le campagne di riduzione del prezzo ad orari determinati od a giornate determinate, il prezzo "*amico*" in autostrada, oppure – al di là degli interventi "*strategici*" sul prezzo – le tattiche spicciole e locali di difesa del mercato, il *pricing* della porta accanto.

Un prezzo la cui "*rottura*" è avvenuta – assai più che per opera dell'irrispettosa libertà e bizzarrìa del mercato – a causa delle stesse contraddizioni intestine al sistema: processi di devoluzione degli investimenti, margini di convenzionamento sopra il punto di equilibrio di costi e remunerazioni, insomma, un processo complesso di "*eutrofizzazione*" di tutto un sottoprodotto di risulta attorno al settore; quindi, l'inversione delle dinamiche della raffinazione, la caduta delle esportazioni e le eccedenze di lavorazione, la ricerca di una valvola di sfiato - in una rete "*alternativa*" - a profittabilità decrescenti, in quanto, all'incremento generale dei costi che già caratterizza la situazione, si aggiungono le contrazioni progressive dei consumi.

Un prezzo, per giunta, che è sempre "*troppo alto*" – né poteva essere altrimenti visto che è stato dimostrato che un prezzo "*più basso*" esiste (GDO e "*pompe bianche*" *docent*, poco importa che si tratti di un prezzo di nicchia impossibile da generalizzare al sistema distributivo del Paese) -, un prezzo sempre sotto il riflettore della pubblica opinione, essendo diventato – per caso o per progetto consapevole - il singolare simbolo negativo unico (ossia il capro espiatorio) della crisi economica del momento, e quindi caricato sempre più di oscuri contenuti complottistici, accompagnato sempre più dall'odore sulfureo di innominate speculazioni a carico del "*popolo*" (un bel quadretto che sembra coltivato con particolare cura anche da forze che stanno al Governo del Paese).



Ciò premesso, guardando il momento sotto l'ottica "*interna*" del settore, ci sono alcune – non molte, in verità – considerazioni da fare.

La prima è che i Gestori sono parte del settore petrolifero italiano: sono – nonostante le molte, spessissimo ingiustificate critiche ai suoi limiti, nonostante le dinamiche di relazione interne che li vedono in dialettica contrapposizione con le aziende petrolifere - per la sua difesa come apparato industriale e distributivo, che ha garantito per mezzo secolo la crescita e la mobilità del Paese e che ne costituisce un pezzo dell'economia.
Fuori da questo sistema o ci sono avventure di incerta percorribilità ("*chi vuol essere petroliere*") o non c'è più il Gestore. Affermare ciò – tanto per non cadere in equivoci - è diverso dall'affermare che questo sistema di relazioni debba essere immodificabile: le proposte per cambiare sono state fatte – sia pure come traccia - da tempo e non sono state buttate nel cestino.

Questo per dire che noi non ci uniamo a chi spara con i cannoni da 88 mm per disfare questo settore con l'intento di appropriarsene il mercato sull'altare di altri e più forti monopoli, né a chi pensa che dal "*tanto peggio, tanto me-glio*" ne derivi l'opportunità di raccat-tare qualche occasionale bottino reale o figurato.

La seconda è che – anche, e proprio perché, c'è in atto una lunga e vasta guerra dei prezzi – la "*controparte*" del sistema, le aziende (che, abbiamo detto, recano da un lato una fortissima responsabilità per la situazione che si è determinata, dall'altro ne scontano anche le difficoltà) sembrano sempre più orientate a scaricare le difficoltà sul Gestore. Anche qui si dirà che non è una novità, che è sempre stato così, che si tratta di un peccato "*originale*", ecc. ecc., ma – a parte che in un sistema noto le variabili hanno trovato i loro aggiustamenti nel tempo e non a caso le relazioni sono state dialettiche, ma comunque entro alcune regole – oggi le modalità di scaricamento delle difficoltà sono diverse. I margini di profittabilità di questo settore, infatti, si fanno sempre più risicati per le stesse aziende.
Il tentativo di sostenere la guerra dei prezzi – che si sta dimostrando tutt'altro che un *blitzkrieg* o una guerra di movimento, quanto una lunga guerra di postazione e logoramento – a tutto carico dei margini dei Gestori o facendo pagare a loro la "*difesa di mercato*" è indubbiamente forte, la tentazione è fortissima.



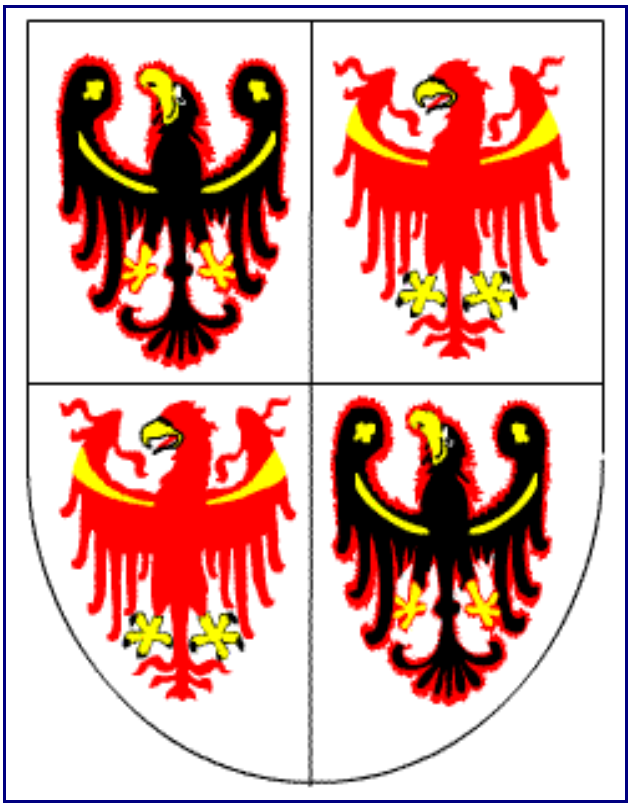
La terza è che noi - anche, e proprio perché, c'è in atto una lunga e vasta guerra dei prezzi – non abbiamo punto cambiato mestiere. Stiamo andando a una stagione complessa di rapporti a tutto campo con le aziende per il rinnovo o l'aggiustamento degli accordi: meglio dire da subito che non prenderemo neppure in considerazione proposte – sia pure solo interlocutorie – per cui si chieda che la dannata guerra dei prezzi venga pagata con il margine dei Gestori.

VIAGGIO NELLE RETI REGIONALI ITALIANE: TRENTINO ALTO ADIGE

Il **TRENTINO ALTO ADIGE** conta una popolazione residente (dato ISTAT al 31.10.2009) di 1.026.870 unità ed una superficie territoriale di 13.607 km^2. Con una rete infrastrutturale viaria di circa 8.100 km (di cui 456 di autostrade, 2.718 statali e 4926 tra provinciali e comunali), il parco veicoli assomma a 748.501 unità (dato ACI al 31.12.2008), di cui 550.143 (il 73,50 % del totale) sono autovetture (1,87 abitanti per autovettura). Sul totale complessivo delle autovetture, il 58,12 % è alimentato a benzina, mentre il 38,88 % a gasolio ed il residuo 3,00 % è equipaggiato con altre alimentazioni.

Strutturata nelle due province autonome di Bolzano e Trento, la regione Trentino Alto Adige conta 339 comuni: in 172 di questi (il 50,74 % del totale) è presente almeno un impianto di distribuzione, mentre altri 167 comuni (il residuo 49,26 % del totale) ne sono sprovvisti.

La rete distributiva della rete ordinaria (il segmento autostradale conta 13 aree di servizio: Nogaredo Est ed Ovest, Paganella Est ed Ovest, Castel Varco Est ed Ovest, Sciliar, Isarco, Plose Est ed Ovest, Trens Est ed Ovest, Autoporto), è costituita da 386 impianti (la somma di 13 + 386 restituisce il valore di 399, che batte con il numero fornito dall'UTF con aggiornamento ad aprile 2010), ossia un impianto ogni 2.660 residenti, ogni 23,58 km lineari di strade, ogni 32,25 km^2 nonché ogni 1.939 veicoli di ogni tipo ed infine ogni 1.425 autovetture.



La rete della viabilità ordinaria composta – si ripete - da 386 unità, risulta ***"colorata"*** (cioè associata al marchio di società petrolifere, *majors* o altre, sia per proprietà degli impianti che in regime di convenzionamento) per un totale complessivo di 369 punti vendita, pari ad un **95,60 %** del totale.

Oltre alle *majors* tradizionali del mercato italiano (che raggruppano 343 impianti, ossia il 92,95 % del totale dei "*colorati*"), la quota di OMV, IES e REPSOL residua ad un 7,05 % del to-tale, con un numero di impianti pari a 26.

La rete regionale è caratterizzata da una non elevata densità delle così dette « ***pompe bianche*** »: classificate genericamente sotto la ragione sociale della proprietà, piuttosto che con loghi come GNP, H6, Loro, Galoil, il loro ammontare è pari nel territorio regionale a 17 unità, pari al **4,40 %** dell'intera rete.

Bandiera	Impianti	Quota %
AGIP	118	31,98%
ESSO	59	15,99%
Q8	52	14,09%
IP	39	10,57%
SHELL	25	6,78%
TOTAL	24	6,50%
TAMOIL	21	5,69%
OMV	15	4,07%
REPSOL	9	2,44%
API	4	1,08%
IES	2	0,54%
ERG	1	0,27%
TOTALE	**369**	**100,00%**

La provincia autonoma di Bolzano conta 116 comuni (il 34 % del totale regionale), una superficie di 7.400 km^2 (il 54 % del totale regionale) ed una popolazione di 502.814 abitanti (il 49 % dell'intera regione); quella di Trento 223 comuni (il 66 % del totale), un territorio di 6.207 km^2 (il 46 % del totale) ed una popolazione di 524.056 abitanti (il 51 % del totale regionale).

La rete stradale conta 175 impianti nella provincia di Bolzano (il 45 % del totale, un dato abbastanza in linea con la quota di popolazione), quella di Trento 211 impianti (il 55 %). La rete autostradale conta 9 aree in provincia di Bolzano e 4 in quella di Trento.
La presenza di "***pompe bianche***" risulta diversamente articolata a seconda delle due provincie di cui è composta la regione: se nel territorio provinciale di Bolzano la quota sul totale degli impianti non va oltre il 4,00 % del totale (con 7 unità), in quello della provincia di Trento la quota è un po' più alta: il 4,74 % con 10 unità.

Mancano i dati disaggregati a livello regionale e provinciale del 2009 (il Ministero li divulgherà probabilmente a giugno), e, pertanto, una valutazione sulle vendite regionali non può andare oltre i dati finali dell'anno 2008.

Con poco più di 560 milioni di litri (337 di gasolio e 223 di benzina) venduti nel 2008 sulla rete ordinaria, si stima che l'erogato medio/impianto sia stato di circa 1,652 milioni di litri (1,554 milioni in media per la provincia di Bolzano e 1,748 milioni, invece, per quella di Trento).

Tipo Marchio	Bolzano N.	Trento N.
Agip	47	15
Api	39	8
Erg	11	4
Esso	39	12
Ies	2	0
Ip	36	9
Omv		
Q8	17	9
Repsol	1	2
Shell	3	2
Tamoil	13	2
Total	47	10
Rete colorata	***168***	***201***
Pompe bianche	***7***	***10***
Rete ordinaria	**175**	**211**
Autostradali	***9***	***4***
Totale	**184**	**215**
Rete colorata	**96,00%**	**95,26%**
Pompe bianche	**4,00%**	**4,74%**



Per la rete autostradale, con 59,2 milioni di litri erogati su 13 impianti nel 2008, la media di erogato/impianto si collocava a 4,551 milioni di litri, ma in presenza di una notevole differenza tra

la provincia di Bolzano (2,608) e quella di Trento (8,921).

IMPOSTE - COSTI DI DISTRIBUZIONE: UNIDIREZIONALE CACCIA ALLE STREGHE

Si è costruito un pesante dogma del famoso "*stacco*" del prezzo industriale italiano rispetto all'Europa [stacco che vale in questa ultima settimana **0,029 euro/litro** – **1,45 euro per un pieno di 50 litri** ! mediamente **27,32 euro/anno per** i consumi medi di una **vettura** (il conto è fatto così: si vendono in rete circa 34 miliardi di litri/anno di benzina e gasolio, anche dividendoli tutti – ed è chiaramente eccedente! - per i 36,105 milioni di autovetture si ottiene un dato di consumo di 942 litri)].

Ebbene, le **imposte fisse** – assommate senza contare né il carburante introdotto nel serbatoio né i costi di ditribuzione !!! – incidono, con lo stesso calcolo di consumi, per **543,45 euro/anno per vettura** (circa 20 volte lo "*stacco*"). Ove, poi, si vogliano aggiungere le imposte variabili sul costo del carburante vero e proprio e sui costi e margini di distribuzione, il conto – sempre sulla quantità di con-sumi – sale **da 543,45 a 643,32 eu-ro/litro per vettura** (circa 23,5 volte lo "*stacco*").

Nel 2009 le imposte gravanti sui soli prodotti benzina e gasolio venduti sulla rete distributiva dei carburanti (34 miliardi di litri, si diceva) sono stimabili in circa **22.753.838.000 euro**, ovvero **1,5 punti del PIL** nazionale.

La pesantezza delle imposte gravanti sull'immissione in circolazione dei carburanti è questione datata e trita, e, tuttavia, è una connotazione dell'Europa comunitaria – nel cui contesto, peraltro, le imposte vigenti in Italia non sono neppure tra le più alte, a livello, ad esempio, degli Stati scandinavi o dell'Olanda -, e costituisce una scelta peculiare di questa parte del mondo.

Negli U.S.A., ad esempio, la tassazione non è superiore al 15 % del prezzo finale per la benzina ed al 17 % nel caso di quello del gasolio, in Giappone il peso delle imposte costituisce circa il 40 % del prezzo finale della benzina ed il 27 % circa di quello del gasolio; valori neppure paragonabili con l'Europa comunitaria in cui l'incidenza va dal 53 % per il gasolio al 59 % per la benzina nella media a 27 Membri e dal 54 % per il gasolio al 61 % per la benzina nella media a 15 Membri.



Un altro dato comparativo interessante è quello della composizione del prezzo, basato sulle tre componenti di fondo: imposte – di cui si è già detto -, ma anche carburante, distribuzione:

Prezzo benzina - Composizione

Area	Imposte	Carburante	Distribuzione
Europa 27	58,97%	32,00%	9,01%
Europa 15	61,45%	30,08%	8,44%
Giappone	39,01%	49,97%	11,02%
USA	15,00%	75,00%	10,00%
Italia	59,63%	28,73%	11,63%

Prezzo gasolio - Composizione

Area	Imposte	Carburante	Distribuzione
Europa 27	52,73%	36,37%	10,91%
Europa 15	53,96%	35,18%	10,86%
Giappone	27,05%	60,22%	12,73%
USA	17,00%	71,00%	12,00%
Italia	53,59%	33,38%	13,11%

Limitate differenze contraddistinguono l'incidenza della distribuzione – in cui, ad esempio, il dato italiano è abbastanza simile a quello statunitense od a quello giapponese -, mentre un'abissale differenza (da 3 a 4 volte in più rispetto agli USA, da 1,5 a 2 volte rispetto al Giappone) è rilevabile – come già sottolineato – per la parte delle imposte.

Ciò che è discutibile è, forse, non tanto il fatto che non si voglia toccare in alcun modo il prelievo fiscale sui carburanti (che garantisce una barca di soldi per l'Erario), quanto che si sia scatenata una unilaterale caccia alle streghe, volendo a tutti i costi trovare una speculazione annidata nei costi e margini del sistema distributivo che - guarda caso – non solo hanno una peculiarità tutta specifica nel nostro Paese (ad esempio un livello di servizio più che doppio rispetto alla media europea o statunitense), ma anche hanno valori di incidenza sul prezzo finale del tutto in linea con altre significative realtà mondiali.

Che ciò rappresenti un evidente modo per "*stornare*" l'attenzione dal peso delle imposte è, però, l'aspetto di mistificazione del problema: mistificazione che, diciamolo, non sarebbe troppo corretta per chi governa ed amministra l'ingente prelievo fiscale su questi consumi.

STIAMO SEMPRE VICINI ALLA FAMIGLIA DI ANGELO CANAVESI

Quando ci venne a mancare, barbaramente assassinato, il caro **Angelo CANAVESI**, abbiamo preso l'impegno di non lasciare sola la Sua Famiglia!
Facemmo allora appello alla sensibilità di tutti i Colleghi della FIGISC, lanciando una raccolta di fondi, aperta al contributo che ognuno avrebbe liberamente offerto a sostegno dei Suoi Cari e delle loro iniziative.

Per quanti non avessero ancora provveduto, siamo a ricordare alla loro sensibilità questa iniziativa, ricordando che la raccolta di fondi avrà una **prima chiusura entro il prossimo 30 giugno 2010**.

UBI-Banca Popolare di Bergamo
Filiale di Gallarate Cascinetta 667
c/c intestato a:
Angela Colombo ved. Canavesi
IBAN:
IT22J0542850241000000000790
ABI: 5428 CAB: 50241 C/C: 790
Causale Bonifici: RACCOLTA FONDI A FAVORE FAMIGLIA CANAVESI