

N. 57/2010

del 15.11.2010

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale
FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 - 00153 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@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it

pagine 8

SOMMARIO

- ✓ **Prezzi, rete, riforme: la solita, insipida, minestra riscaldata** pag.1
- ✓ **GDO: la "pozione magica"** pag.4
- ✓ **Organismi FIGISC: difendere l'accordo Gestori-Governo** pag.6
- ✓ **Riorganizzata la Segreteria** pag.6
- ✓ **Ottobre: continua la flessione dei consumi** pag.7

PREZZI, RETE E RIFORME: LA SOLITA, INSIPIDA MINESTRA RISCALDATA

In una settimana il prezzo internazionale dei carburanti aumenta di 3,5 eurocent/litro mentre il riflesso sui prezzi alla pompa in Italia è un aumento di 2,2 eurocent/litro.

Tanto basta per consentire ai soliti noti di berciare che gli aumenti sono *"ingiustificati"*, che il Governo *"non ha ancora fatto nulla per liberalizzare il settore dei carburanti"* e per chiamare naturalmente in causa il Ministro Romani.

Il Ministro, punto sul vivo, minaccia di attivare l'apparato della Santa Inquisizione ed il Braccio Secolare (Antitrust e G.d.F.), rispolvera la logora fiaba della *"doppia velocità"* e, infine, annuncia *"la riforma per decreto"*. Nervi a fior di pel-

le, dunque, ogni volta che aumenta il prezzo dei carburanti in questo Paese: polemiche, scambio di battute, benzina (è il caso di dirlo) sul fuoco, tutto fuorché buon senso e ragionevolezza. Con alto rischio di reiterazione: le variazioni dei prezzi internazionali nel 2010 hanno registrato, infatti, 92 giorni di invarianza, 104 con diminuzioni e 118 con aumenti.



Minestra di parole, riscaldata

Scintille di venerdì a parte, nella settimana appena trascorsa non sono certo mancate almeno un paio di altre minestre riscaldate.

Mercoledì 10, l'Istituto Bruno Leoni organizza un seminario "a porte chiuse" (con annunciata, però, la presenza del Sottosegretario On.le Saglia) per discutere dei risultati di uno studio (ne parliamo a parte in questo stesso numero) il cui succo è, tra l'altro, quello che di seguito letteralmente trascriviamo per una sua attenta lettura: "la razionalizzazione non si riassume nella semplice chiusura di alcuni tra gli impianti esistenti. Essa deve necessariamente presupporre anche la loro localizzazione nei luoghi più adatti, e in particolare in prossimità di supermercati o minimarket, che consentano di cambiare il modello di business dei gestori da uno focalizzato sulla vendita di un solo bene (i carburanti stessi) alla diversificazione su un paniere di beni. Parimenti, il margine potrà realisticamente ridursi (e con esso il prezzo di vendita) solo in corrispondenza di un più che proporzionale aumento dei volumi". Però.....!

Sempre mercoledì 10 (una giornata "topica", a quanto sembra), viene diffusa la "Nuova proposta di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla dinamica dei prezzi della filiera dei prodotti petroliferi, nonché sulle ricadute dei costi dell'energia elettrica e del gas sui redditi delle famiglie e sulla competitività delle imprese" (un titolo tanto lungo quanto la citata "indagine", durata ben due anni) della X^a Commissione Permanente del Senato, che fu avviata, come si ricorda nel documento, per le seguenti testuali ragioni:

"...si manifesta una evidente 'asimmetria' fra il repentino aumento della benzina e del gasolio in corrispondenza dell'aumento del costo del petrolio e una lenta diminuzione dei costi energetici a fronte del ribasso del greggio. Ciò che scatena, ovviamente, la protesta dei consumatori-utenti, specie in prossimità di periodi in cui il riforni-

mento di carburante diventa un elemento di costo particolarmente oneroso, ma necessitato (partenze estive, periodo pre-natalizio, punte di freddo intenso, ad esempio)." (Una considerazione vagamente lapalissiana dal momento che non abbiamo mai sentito, ad esempio, il Codacons, parlare di "ingiustificate diminuzioni" dei prezzi quando questi – ed è accaduto spesso – sono diminuiti. E poi, non è strano che ci siano "elementi di costo necessitati" a Ferragosto e Natale: il 18 novembre si fa, forse, il "pieno" per divertimento?).



Jacques II de Chabannes, Conte de la Palice (1470 – 1525)

Comunque, a conclusione di un così lungo lavoro, le conclusioni sono che:

"....una delle prime misure da adottare, se si considera che in Italia ci sono 24 mila distributori contro i 16 mila della Germania ed i 14 mila della Francia, dovrebbe essere proprio quella di ri-

durre il numero delle stazioni di servizio, favorendone la chiusura e/o l'accorpamento Tale politica di tagli dovrebbe anche essere mirata ad evitare che il risparmio in termini di minor costo del carburante possa essere contro-bilanciato da un maggior esborso complessivo a causa dei chilometri da percorrere in più per raggiungere distributori di carburanti più lontani (nel più classico esempio di desiderare la botte piena e la moglie ubriaca!). Inoltre, sarebbe opportuno estendere il più possibile i self-services e facilitare l'apertura di distributori senza gestori, come in uso negli altri Paesi (vi sono Paesi in cui, ad esempio, è "in uso" ancora la pena di morte!)", ovvero che "....è di generale avviso che si potrebbe partire liberalizzando gli orari di apertura dei distributori" oppure, ancora, che "elementi di rigidità del mercato dei carburanti sono relativi...alla scarsa trasparenza sull'indicazione dei prezzi al pubblico. A tale ultimo riguardo, per rimuovere la confusione, purtroppo attualmente esistente, sull'esposizione del prezzo, si è convinti della necessità di adottare, prima possibile, le seguenti misure: fissazione settimanale e non più giornaliera dei prezzi.....eliminazione dei millesimi dal prezzo." e, ancora, che "esiste un'anomalia, tutta italiana, di un mercato in cui, a parità di altre condizioni rispetto al mercato europeo, sono presenti diversi fattori di inefficienza, anche gravi, che vengono tutti scaricati nelle tasche dei consumatori (ovviamente, bisogna assecondare un po' di demagogia!). Non esisterebbero in sostanza macroscopiche azioni speculative, ma piuttosto una complessiva inefficienza di tutta la filiera coinvolta e quantificabile in una differenza compresa tra i 3 e i 5 centesimi per litro di carburante rispetto ai prezzi medi europei", mentre sulla "doppia velocità" si dice che "recentissimi studi provenienti da fonti diverse, ma altrettanto auto-

revoli come quelle della Banca d'Italia, si sono conclusi negando l'esistenza di asimmetrie tra variazioni delle quotazioni del greggio e quelle dei prezzi dei carburanti".

Una babele di analisi, dunque, in mezzo alla quale – per continuare con la metafora biblica – si staglia il solito vitello dorato (in tutti i sensi) della GDO.



**Franz Ch. Janneck (1703-1761) –
L'adorazione del vitello d'oro**

Il Ministro tira in ballo la "doppia velocità" che la Commissione del Senato, però, nega esista. Il Senato vuol far chiudere impianti, ma l'Istituto Bruno Leoni sostiene che non semplicemente di chiudere si tratta, ma di aprire impianti della GDO, di fronte alla cui virtù taumaturgica tutti si fanno devoti adoratori: associazioni dei consumatori AGCM, salotti cultural-economici. E, attorno a questo idolo principale, divinità minori e dèmoni di seconda e terza classe popolano ed animano questo altare del *dejà vu*: i malefici millesimi del prezzo (da abolire!), i "cartelloni luminosi" (veramente una grazia di Dio!), il serpente diabolico della "doppia velocità" (schiacciare sotto il piede!), ecc. ecc.

Insomma, una settimana di scarumucce e notizie, e un'altra settimana da archiviare tra quelle del tutto inutili per questo settore.

GRANDE DISTRIBUZIONE ORGANIZZATA: LA "POZIONE MAGICA"

Se gli impianti di distribuzione della GDO – a dirlo è l'Istituto Bruno Leoni – potessero contare su una quota di mercato del 10 %, il risparmio per gli automobilisti sarebbe di circa 193 milioni di euro l'anno (la gran cifra di circa 5,5 euro ad autovettura, aggiungiamo noi!).

Purtroppo questo Bengodi non è possibile perché *"a difesa di norme e pratiche anticoncorrenziali e protezionistiche si sono generalmente schierate le organizzazioni dei gestori, anche a causa del loro status ibrido tra l'imprenditore e il dipendente. Del resto è perfettamente ragionevole che, in un simile contesto, si cerchi di proteggere lo status quo. È meno ragionevole invece, per il Paese, accettare la strenua conservazione e difesa di questa situazione"*, dicono sempre all'Istituto Bruno Leoni.

Secondo i tecnici dell'Istituto non serve neppure scomodare concetti quali quelli della *"asimmetria"* o della *"doppia velocità"* dei prezzi che pure tornano ad andare di moda anche in questi giorni: infatti *"i prezzi industriali, e quindi anche i prezzi medi alla pompa, seguono l'andamento del costo della materia prima sui mercati internazionali, mentre i margini lordi sono scarsamente sensibili alle sue variazioni"*. Questo sembrerebbe confermare i risultati degli studiosi dell'Istituto *"sull'assenza di una chiara evidenza della presunta e reiterata accusa di 'asimmetria' nell'adeguamento dei prezzi a seconda che il costo della materia prima sia in aumento o in calo"*.

La *"pozione magica"* per risolvere il problema dei prezzi, infatti, sta altrove: *"Può apparire contraddittorio, avendo dapprima evidenziato il sovra-dimensionamento della rete di distribuzione, sostenere che la concorrenza si possa sostanziare nell'apertura di nuovi impianti. In realtà, sebbene sia evidente che il numero dei punti vendita debba progressivamente diminuire (possibile che non sappiano che invece è aumentato?), il processo attraverso cui ciò può accadere non consiste solamente nella chiusura di alcuni tra gli impianti esistenti, ma deve passare per una complessiva riorganizzazione ed evoluzione della rete, con la localizzazione delle pompe nei luoghi dove esse sono più funzionali e possono servire una clientela più vasta e l'abbinamento dei prodotti oil ai prodotti non-oil"*.

In soldoni, la soluzione è questa: *"Il perseguimento di entrambi gli obiettivi rende il matrimonio con la grande distribuzione pressoché naturale"...* Capito?



Streghe, calderoni e pozioni

La *"magia"*, infatti, è che i *"margini unitari"* (quello che noi chiamiamo ricavo industriale) della GDO sono nettamente inferiori al *"margine unitario Italia"*: circa 6/7 eurocent/litro.

E, naturalmente, gli studiosi non stanno a preoccuparsi se il "mistero" sia dato semplicemente dal fatto che GDO è un terzista finale che compera in extrarete (con differenze, al netto di IVA, di 11-12 eurocent nel prezzo di cessione dagli operatori della rete "colorata"), senza costi di scala o di riferimento al sistema (logistica, investimenti di rete e di raffinazione, ecc.) e con il ragguardevole vantaggio di essere l'operatore pluriprodotto per eccellenza, di cui l'oil è solo una parte minoritaria.

Spiegano i tecnici del Bruno Leoni, con geometrica progressione espositiva, che diversi sono gli effetti derivanti dall'insediamento degli impianti della GDO:

"L'effetto diretto consiste nel fatto che, generalmente, i prezzi praticati nei supermercati si sono assestati su livelli significativamente inferiori alle medie nazionali. Ciò è stato reso possibile da una riduzione dei margini (un errore madornale, in quanto trattasi non di riduzione di margine, bensì da un discriminante prezzo di acquisto!), cui è corrisposto un erogato medio superiore a quello osservato in Italia" a proposito di cui "appare ragionevole affermare che una pompa associata alle strutture della Gdo ha un erogato di almeno 5 volte superiore a un impianto medio".

Non bastando un tanto, ci sono anche gli "effetti collaterali": *"Ugualmente rilevanti sono gli effetti indiretti ascrivibili all'apertura di un punto vendita della Gdo. Il primo effetto consiste nella progressiva convergenza dei margini degli impianti tradizionali limitrofi all'impianto della Gdo verso il livello di quest'ultimo. Il secondo effetto indiretto ascrivibile all'apertura di un impianto presso un supermercato è quello di mettere sotto pressione gli impianti tradizionali circostanti ed è lecito attendersi che proprio le stazioni più vicine*

dovranno adeguare i propri margini a quelli praticati dal supermercato" (rappresentazione cinica, ma efficace, anche se, ovviamente, non si attarda a rappresentare la morte degli impianti medesimi).

Ma, ahinoi *"molte regioni hanno escogitato nuove norme che, in modo diverso, hanno riproposto restrizioni e vincoli. In particolare, la richiesta che tutti i nuovi impianti si dotino delle strutture per erogare almeno una tipologia di carburante 'ecocompatibile' è stata duramente criticata dall'Autorità Antitrust per il suo carattere discriminatorio e anticompetitivo", e si deve, in gramaglie constatare, che, nonostante sia "difficile quantificare l'effetto di queste norme.... è quantomeno indicativo che, dalla loro entrata in vigore, le aperture di nuovi impianti presso la Gdo nelle regioni interessate sia significativamente diminuita".*



La pozione del Druido Panoramix

Insomma, una magia tanto evidente, quanto incomprensibile l'atteggiamento di chi non si decide a bere la pozione magica, il quale, pertanto, è quanto meno da colpire con un anate-

ma, perché non vuole cogliere l'evidenza lampante della verità rivelata.

E, infatti, a parte i Gestori (già citati): *"Attualmente, dunque, le normative regionali si pongono come il principale ostacolo all'effettiva liberalizzazione della distribuzione dei carburanti in rete. Se gli italiani si vedono sottratta un'importante opportunità di risparmio – che è stata quantificata nell'ordine dei 193 milioni di euro all'anno (ossia, che bazzica! 5,5 euro/anno per autovettura) – è anche, forse soprattutto, a causa di queste norme"*.

ORGANISMI FIGISC: DIFENDERE L'ACCORDO GESTORI - GOVERNO

"Ai tavoli ministeriali l'obiettivo minimo è quello di difendere i contenuti irrinunciabili dell'accordo tra i Gestori ed il Governo del 14 settembre, contro qualunque tentativo di ribaltarne o modificarne l'esito".

E' questo il mandato conferito dagli organismi Nazionali (Presidenza e Consiglio) della FIGISC Confcommercio, riuniti nei giorni scorsi a Roma dal Presidente Luca Squeri, dopo un approfondito dibattito sui punti centrali all'ordine del giorno, che riguardavano sia le relazioni con il Governo dopo la firma dell'intesa ed il lavoro dei tavoli ministeriali [quello più ampio e quello più ristretto avviato il 4 novembre con Unione Petrolifera (che si torna a riunire oggi, 15 novembre, alle 15 del pomeriggio)], che lo stato delle relazioni con le aziende petrolifere.

Sul piano delle relazioni con l'industria petrolifera *"il tavolo"* – è stato rilevato -

"deve trovare almeno una mediazione sui punti controversi della riforma che riguardano il versante interno del sistema, pena il rischio che altri decidano dall'esterno, senza peraltro trascurare l'opportunità di cercare (se vi sarà buona fede tra le parti) una occasione di confronto per una 'normalizzazione' delle relazioni e dei rapporti tra le parti, nella consapevolezza del comune interesse e delle prospettive del settore distributivo".

RIORGANIZZATA LA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC

Gli organismi dirigenti, confermando la fiducia e l'apprezzamento nei confronti dei suoi componenti, hanno licenziato e reso esecutiva la proposta indirizzata al rafforzamento della centralità organizzativa, della unitarietà operativa e funzionale della Segreteria Nazionale FIGISC, che ora è, pertanto, così strutturata: **Fabrizio PARROTTA**, Segretario Generale Nazionale, **Giorgio MORETTI**, Segretario Generale Aggiunto, **Claudio BURANI**, Vicesegretario Nazionale.



OTTOBRE: CONTINUA LA FLESSIONE DEI CONSUMI

Nel mese di ottobre i consumi hanno fatto registrare una ulteriore flessione (-4,48 %) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Complessivamente calcolando la somma di benzina e gasolio, il consumo totale dei primi dieci mesi dell'anno (secondo i dati pubblicati dal Ministero e relativi all'ottobre 2010) segnala una diminuzione sul medesimo periodo del 2009 (gennaio-ottobre) pari a -1,98 %, che, però, aumenta fino ad un -5,22 % se il confronto viene condotto con lo stesso periodo (gennaio-ottobre) dell'esercizio 2005.

La flessione è influenzata dal crollo costante dei consumi di benzine: infatti, sul 2005 tale prodotto ha perduto ben il 22,26 % (sul 2009 il 5,20 %), mentre il gasolio non è andato oltre un aumento di 5,51 punti percentuali sul 2005 ed una flessione pari a -0,41 sul 2009. Nel 2005 le benzine costituivano il 38,66 % della somma dei consumi di benzine e gasolio, contro il 31,71 % del 2010.

Si registra un considerevole aumento solo per il gpl (+7,68 % sul 2005 e +13,02 % sul 2009), ma tale prodotto, sia pure con un assai lusinghiero *trend* di crescita, rappresenta oggi pur sempre non più del 4,75 % della somma dei consumi di benzine+gasolio+gpl, contro il 3,82 % nel 2005.

A risentire maggiormente del calo dei consumi rispetto al 2005 è il segmento della rete: -6,31 % (rispetto al -1,89 del segmento extrarete), e ben 1,875 miliardi di litri in meno, un dato pe-

santissimo, determinato dalla flessione di oltre 3,748 miliardi di litri di benzina e da un incremento pari a 1,873 miliardi di litri di gasolio (una compensazione però, di poco inferiore al 50 % delle perdite dell'altro prodotto) e solo parzialmente corretto marginalmente anche in ragione di un modesto recupero dei consumi di gpl (+0,298 miliardi di litri).

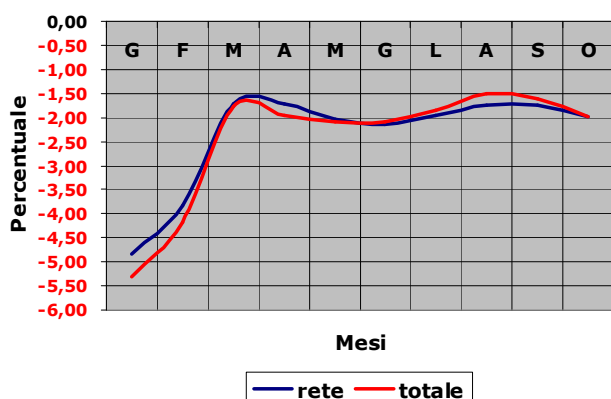
Sul 2009, le perdite di consumi sulla rete sono pari a -1,98 %, costituite da 728 milioni di litri di benzine, su cui si sono recuperati 167 milioni di litri di gasolio e 215 di gpl.



L'esame delle tendenze da gennaio ad ottobre 2010 evidenzia che, dopo il pesante calo di gennaio (-5,30 % totale, -4,83 % in rete), ed i consistenti recuperi di febbraio e marzo (alla fine del quale i dati registravano un -1,77 % totale e -1,71 % in rete), la tendenza alla diminuzione appare in ripresa a partire da aprile (-1,71 % in rete e -1,95 % totale), per proseguire in maggio (-2,03 % in rete e -2,09 % totale) e giugno (-2,14 % in rete e -2,08 % totale), e ridiscendere in luglio (-1,95 % in rete e -1,85 % in totale),

in agosto (-1,74 % in rete e -1,50 % in totale), in settembre (-1,75 % in rete e -1,61 % in totale), ed infine in ottobre (-1,98 % in rete e stesso valore in totale).

Calo consumi mensili 2010 su 2009



Consumi – miliardi di litri (gen-ott)

	2005	2009	2010
Benzina R	14,695	11,676	10,947
Benzina EX	0,541	0,820	0,898
Benzina T	15,236	12,495	11,845
Gasolio R	15,007	16,714	16,880
Gasolio EX	9,167	8,898	8,627
Gasolio T	24,175	25,612	25,508
Ben+Gas R	29,702	28,389	27,828
Ben+Gas EX	9,708	9,718	9,525
Ben+Gas T	39,411	38,107	37,353
GPL R	1,563	1,413	1,683

R = rete
EX = extrarete
T = rete + extrarete



Variazioni percentuali (gen-ott)

	2010 su 2005	2010 su 2009
Benzina R	-25,51%	-6,24%
Benzina EX	+65,99%	+9,53%
Benzina T	-22,26%	-5,20%
Gasolio R	+12,48%	+1,00%
Gasolio EX	-5,89%	-3,05%
Gasolio T	+5,51%	-0,41%
Ben+Gas R	-6,31%	-1,98%
Ben+Gas EX	-1,89%	-1,98%
Ben+Gas T	-5,22%	-1,98%
GPL R	+7,68%	+19,11%

R = rete
EX = extrarete
T = rete + extrarete

I quantitativi dei consumi per ciascuna mensilità del 2010, da gennaio ad ottobre, sono riportati nel seguente prospetto.

Consumi – miliardi di litri (gen-ott)

Mese	benzina	gasolio	totale
gennaio	1,020	2,217	3,237
febbraio	1,019	2,317	3,336
marzo	1,200	2,723	3,923
aprile	1,201	2,581	3,782
maggio	1,171	2,573	3,744
giugno	1,228	2,634	3,862
luglio	1,348	2,882	4,230
agosto	1,215	2,337	3,552
settembre	1,201	2,692	3,893
ottobre	1,174	2,658	3,832