

N. 62/2010

del 20.12.2010

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 6

SOMMARIO

- ✓ **Prezzi europei inattendibili? Il caso francese** pag.1
- ✓ **Maurizio Micheli confermato alla guida della FIGISC di Roma** pag.3
- ✓ **Stasera assemblea di colore ENI a Milano** pag.4
- ✓ **"Doppia velocità" dei prezzi: va sempre di moda?** pag.4

PREZZI EUROPEI INATTENDIBILI? IL CASO FRANCESE

Si sa che, secondo una delle tante baggiate correnti sui prezzi, in Italia si continua a credere che vi siano i prezzi più alti che dicasi d'Europa, del mondo!

Così, per chi non voglia continuare a credere alle panzane, la rilevazione della Commissione Europea (non quella dei benzinai, s'intende!), ad esempio del 13 dicembre, ci dice che il prezzo italiano della benzina sta al decimo posto nell'Unione Europea, in una classifica dal prezzo più alto al più basso.

Ci stanno davanti, con un prezzo più alto (da 1,573 a 1,441 euro/litro) Grecia, Olanda, Danimarca, Finlandia, Belgio, Germania, Svezia, Regno Unito e Portogallo.

E, subito dopo l'Italia, con un prezzo di 1,410 euro/litro contro 1,419 in Italia, viene la Francia, il paradiso dell'automobilista e del consumatore, considerato che nel Paese dei tre Moschettieri la grande distribuzione, con il 38 % degli impianti di distribuzione, vende il 60 % dei carburanti per autotrazione.

Il prezzo ufficiale in Francia, dunque, era di 1,410 euro/litro in data 13 dicembre



Poiché in questi ultimi giorni vi sono state variazioni pressoché nulle dei prezzi sul mercato internazionale ci si dovrebbe aspettare di trovare anche a qualche giorno di distanza quel famoso prezzo ufficiale medio di 1,410 euro/litro (perché si sa - altra baggiana -

che in Francia non c'è la "doppia velocità" dei prezzi che c'è solo in Italia, teoria secondo la quale quando i prezzi internazionali aumentano il prezzo alla pompa in Italia aumenta prima di subito e quando i prezzi internazionali scendono il prezzo alla pompa in Italia non scende mai!).

Così siamo andati il 17 dicembre a spulciare quella gloriosa istituzione francese (sull'esempio della quale i napoleonici nostrani di turno hanno anche in Italia istituito l'obbligo per il benzinaio di comunicare i prezzi sul sito *internet* del Ministero) che si chiama nientemeno che www.prix-carburants.gouv.fr, ossia il sito dove sono pubblicati i prezzi praticati.

Abbiamo consultato i prezzi di venti città francesi (tra cui Parigi), nei cui confini comunali vivono circa 7 milioni di francesi ed in cui si trovano allocati 499 dei 12.522 impianti esistenti in Francia.

Risultato: la media dei 499 prezzi non è affatto prossima in eccesso od in difetto alla media di 1,410 euro/litro, ma raggiunge il valore di ben 1,439 euro/litro, come dire circa 2,9 eurocent/litro in più di quanto ufficializzato (e, si ribadisce, non vi dovrebbero essere scostamenti stante la stazionarietà del prezzo internazionale, invece....).

Invece, con tutta evidenza c'è qualcosa che assomiglia alla "doppia velocità" e, soprattutto, c'è che la verità informatica dei prezzi praticati e comunicati smentisce di ben 2,9 eurocent la verità dei prezzi ufficializzati in sede comunitaria. Con questo valore di 1,439 euro/litro, la classifica della Francia dovrebbe posizionarsi all'ottavo posto per il prezzo più alto e l'Italia all'undicesimo, tre posti più sotto (cioè più conveniente).

La media del prezzo in 20 città francesi (euro/litro)

CITTA'	MEDIA	CITTA'	MEDIA
Amiens	1,431	Mulhouse	1,437
Besançon	1,446	Nancy	1,428
Bordeaux	1,421	Nantes	1,399
Brest	1,418	Nice	1,437
Dijon	1,416	Nîmes	1,438
Le Havre	1,426	Orléans	1,387
Lille	1,419	Paris	1,502
Limoges	1,433	Reims	1,426
Lyon	1,417	Strasbourg	1,435
Marseille	1,421	Toulouse	1,434

I dati delle singole città evidenziano da un lato quello che è il picco massimo di Parigi (1,502) e dall'altro che solo in due realtà (Nantes ed Orléans) la media del prezzo risulta inferiore al dato "ufficiale" di 1,410 euro/litro; togliendo i picchi in basso ed in alto, la media delle altre città si attesta su 1,424 euro/litro, comunque un valore superiore a quello esposto alla rilevazione comunitaria.



Se il prezzo reale è superiore a quello ufficializzato, lo è chiaramente anche il prezzo industriale (prezzo al pubblico meno imposte), ed in misura stimabile in circa 2,3 eurocent/litro.

Su queste "inesattezze" – chiamiamole così – replicabili magari in altri Paesi - si costruisce altresì il famoso "stacco Italia" del prezzo industriale, ossia quella differenza in virtù della quale si invocano provvedimenti per seconde e terze liberalizzazioni del settore (ossia per affidarlo al monopolio "alternativo" della GDO). Senza contare che, al di là del pesante errore contabile sul prezzo industriale, **al di là del fatto incontrovertibile che non c'è più differenza di prezzo (semmai a nostro vantaggio) tra il modello francese tanto osannato ed il modello italiano tanto vituperato**, rimane che in Francia vi sono 2,2 impianti ogni 100 km² contro gli 8,3 del Belpaese, un servizio di presidio inferiore di quasi quattro volte. Insomma, diverse baggianate sui prezzi (i prezzi più alti d'Europa, la "doppia velocità", il paradiso della GDO, lo "stacco Italia") e qualche trucco cosmetico (il prezzo "ufficiale" non è quello "reale"), che si smascherano facilmente solo investendo appena un po' di approfondimento.

Invece no: invece, polemiche, esposti, tempeste in bicchieri d'acqua, "riforme" ed inevitabili semplificazioni e macellerie sociali conseguenti...

MAURIZIO MICHELI CONFERMATO ALLA GUIDA DELLA FIGISC DI ROMA

Nel corso dell'assemblea della FIGISC provinciale di Roma, tenutasi il 14 dicembre, sono state rinnovate, a termini di Statuto, le cariche sociali.

Alla presidenza è stato confermato **Maurizio MICHELI** – che riveste anche

la carica di Vicepresidente nazionale -, coadiuvato dal Vicepresidente Vicario **Luigi CLARIONI**, dal Vicepresidente **Andrea DI GIACOMO**, dagli otto componenti del Consiglio Direttivo e dal Segretario provinciale **Gianfranco DI BELLONIA**.



Maurizio Micheli con Luca Squeri

Nel corso dell'Assemblea sono stati esaminati approfonditamente altri punti all'ordine del giorno, quali la situazione dei rapporti con il Governo e l'industria petrolifera, il tavolo di lavoro ministeriale, lo stato delle relazioni con le aziende ed il nuovo accordo con ENI.

Il Presidente Micheli – che ha partecipato a tutti i tavoli di lavoro ministeriali – si è anche soffermato ad illustrare dettagliatamente l'intesa raggiunta lo scorso settembre con il Governo – rappresentato dal Sottosegretario Saglia - sui contenuti di modifica del disegno di legge sulla concorrenza ed il mercato, in particolare agli articoli relativi alla razionalizzazione della rete distributiva carburanti, alle nuove forme contrattuali tra società petrolifere e gestori, ed alla apertura dei servizi *non oil* sulla rete.

STASERA ASSEMBLEA DI COLORE ENI A MILANO

Come già comunicato il 1° dicembre, il Responsabile di colore ENI, **Ivano CASOLO**, d'intesa con la Presidenza, ha indetto l'assemblea generale dei Gestori ENI delle province di Milano e di Monza Brianza

**QUESTA SERA
LUNEDÌ 20 DICEMBRE 2010
ALLE ORE 21,00
CONFCOMMERCIO MILANO
C.SO VENEZIA 47 (SALA TURISMO)**

per l'illustrazione dei contenuti del nuovo accordo sottoscritto con ENI in data 25 novembre 2010 su:

- ✓ carte di pagamento aziendali,
- ✓ garanzie fidejussorie,
- ✓ buoni carburanti elettronici,
- ✓ "monetizzazione",
- ✓ trattamento dei dati informatici,
- ✓ condizioni di approvvigionamento,
- ✓ incentivi per prodotti "premium",
- ✓ accantonamenti CIPREG
- ✓ trattamento criticità.



Ivano Casolo

"DOPPIA VELOCITÀ" DEI PREZZI: VA SEMPRE DI MODA?

L'ultima volta che FEDERCONSUMATORI ed ADUSBEF ne parlarono era solo il 29 novembre e lo fecero per invocare la costituzione della famosa "*commissione istituzionale sulla doppia velocità*".

Un mito, quello della "*doppia velocità*" dei prezzi (chiamato anche "*asimmetria*"), che dura da anni e anni e che ha arruolato – proprio per il suo schematico complottistico e la sua povertà concettuale – non pochi adepti e propagandisti.

E, tuttavia, si tratta di un mito ad alterne fortune se si considera che solo pochi giorni fa è stato messo in dubbio dallo stesso Ministero. "*Secondo i dati settimanali il fenomeno della cosiddetta 'doppia velocità' non trova una conferma sostanziale*" – così in data 13/12 ha detto il Direttore Generale del mercato e della concorrenza del Ministero per lo sviluppo economico, **Gianfrancesco VECCHIO**, aggiungendo che "*è utile trovare un luogo di analisi in cui ci sia la partecipazione di tutte le parti in modo che ciascuno possa contribuire a migliorare i metodi di analisi. L'obiettivo è che quello di far sì che ciò che è leggenda possa essere sfatato e i problemi reali possano essere affrontati*".

Lo stesso Sottosegretario **Stefano SAGLIA**, rispondendo ad una domanda di Staffetta sulla pubblicazione dei prezzi, ha risposto che la pubblicazione "*Al Governo interessa perché vogliamo uscire dall'equivoco della cosiddetta 'doppia velocità'. Pubblicare i prezzi praticati renderà trasparenti i numeri e*

speriamo vengano smontate le polemiche che costantemente vengono alimentate quando i prezzi salgono."

Si tratta, ovviamente, solo di puri auspici, dal momento che già venerdì 17/12 il solito comunicato bicefalo (Federconsumatori/Adusbef) ha dato aria ai pifferi lamentando *"un altro Natale amaro per gli automobilisti"* e denunciando aumenti *"inspiegabili e del tutto ingiustificati"*.

(A tal proposito basti considerare a) che i prezzi erano fermi da una settimana, b) che negli ultimi dieci Natali precedenti a quello che verrà il prezzo è aumentato solo due volte, mentre è rimasto stabile cinque volte e per tre volte è persino diminuito).

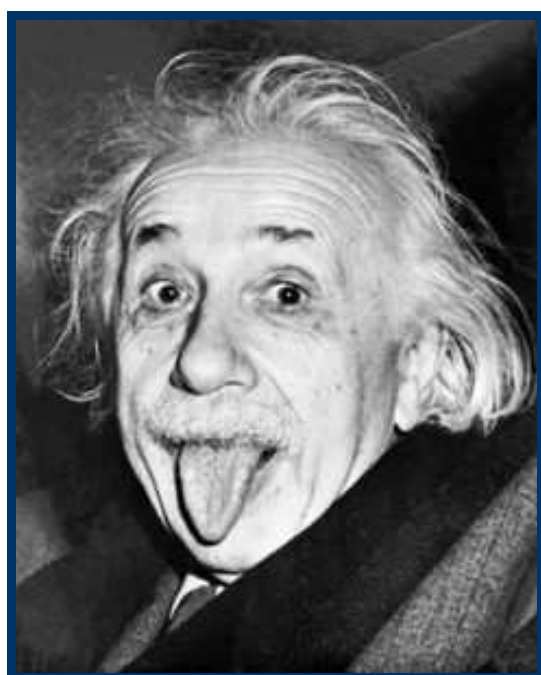
In ogni caso, per decidere se la *"doppia velocità"* sia una panzana o meno non dovrebbero servire Commissioni *"istituzionali"* né tampoco una versione aggiornata della teoria della relatività di Einstein.

Basta controllare come i prezzi nazionali – nella loro componente del ricavo industriale [ossia prezzo meno (imposte+ prezzo Platt's)] – hanno reagito alle variazioni del mercato internazionale dei prodotti finiti (il Platt's appunto e non già le quotazioni del greggio). Sia pure a livello più schematico si faceva già (chi, del settore, non si ricorda le *"variazioni congiunturali del cambio, del Brent, del Platt's e del prezzo Italia"*? Venivano elaborate dal Ministero prima che l'Antitrust, nel 2007, in un delirio di onnipotenza censoria, spegnesse ogni informazione seria sui prezzi).

E calcolare se quello che è realmente successo sul mercato poteva essere più o meno favorevole al Consumatore se la metodologia fosse stata quella di far seguire ai prezzi alla pompa esattamente le stesse variazioni del mercato internazionale (posto che siamo in un

regime di mercato e non di prezzo fissato od amministrato dallo Stato). Non è una cosa così difficile.

Noi ci abbiamo - in tutta umiltà e senza avere Einstein in casa - provato, e non già per una settimana od un mese, ma per quasi undici anni di fila, (3.957 giornate) prendendo a riferimento i prezzi del mercato con quelli *"teorici"* calcolati sulla base delle variazioni giornaliere del prezzo internazionale Platt's di benzina e gasolio. Cosa volevamo scoprire? Se ci fossero stati dei comportamenti anomali o se il prezzo, mediamente, non avesse fatto altro che seguire non speculativamente gli aumenti e le flessioni del mercato di riferimento del relativo prodotto lavorato. Come si è detto, per confrontare i prezzi *"reali"* mediamente correnti in Italia, bisognava rifarsi ad una situazione *"teorica"* - da *best practice*, ossia secondo la metodologia corretta e non speculativa -, quella secondo cui ogni giorno il prezzo doveva riflettere esattamente al millesimo le oscillazioni internazionali di benzina o gasolio.



E che cosa abbiamo trovato?

Che non c'è differenza apprezzabile in termini monetari tra quanto è realmente accaduto, cioè su come si è formato il prezzo alla pompa, e quanto sarebbe stato "teoricamente" corretto, cioè la formazione dei prezzi in base alla rigorosa variazione del Platt's, cioè, in soldoni e per dirla papale papale, che la "doppia velocità" non esiste, o, se si preferisce, che è una panzana.

Prezzi reali e prezzi teorici – Differenze Importi in euro/litro – benzina

Anno	Prezzo reale	Prezzo corretto	Delta
2000	1,091316	1,091233	+0,000083
2001	1,090686	1,090495	+0,000191
2002	1,057667	1,057653	+0,000014
2003	1,068498	1,068484	+0,000014
2004	1,139287	1,139046	+0,000241
2005	1,233456	1,233660	-0,000204
2006	1,299381	1,299317	+0,000064
2007	1,316354	1,316381	-0,000027
2008	1,396033	1,395892	+0,000141
2009	1,262789	1,262825	-0,000036
2010 (*)	1,403097	1,403106	-0,000009

(*) dal 01.01 al 14.11.2010

Prezzi reali e prezzi teorici – Differenze Importi in euro/litro – gasolio

Anno	Prezzo reale	Prezzo corretto	Delta
2000	0,903664	0,903553	+0,000111
2001	0,879023	0,878995	+0,000028
2002	0,868495	0,868513	-0,000018
2003	0,890673	0,890610	+0,000063
2004	0,955782	0,955645	+0,000137
2005	1,123548	1,123605	-0,000057
2006	1,180981	1,180906	+0,000075
2007	1,184410	1,184481	-0,000071
2008	1,364366	1,364205	+0,000161
2009	1,113753	1,113831	-0,000078
2010 (*)	1,258705	1,258743	-0,000038

(*) dal 01.01 al 14.11.2010

Come si può vedere dai precedenti prospetti, quando il segno del delta è "più" vuol dire che il prezzo "reale" è stato superiore a quello teorico "cor-

retto", e quando il segno del delta è "meno" vale, ovviamente il contrario. Ma ciò che è importante è che il delta tra i prezzi medi "reali" registrati e quelli "corretti" teorici calcolati si comincia ad apprezzare a partire, al massimo dal quarto decimale (decimillesimo di euro!), ossia è impercettibile!

Abbiamo fatto anche un ulteriore calcolo per valutare in quante giornate su complessive 3.957 il prezzo "reale" fosse stato eguale o diverso dal prezzo teorico "corretto", ed abbiamo registrato che

- ✓ per 2.361 giornate (il 59,67 %) per la benzina,
- ✓ per 2.394 giornate (il 60,50 %) per il gasolio,

il prezzo "reale" è stato inferiore o eguale al prezzo "corretto" teorico. E ricordiamo sempre che stiamo parlando di decimillesimi di euro/litro!

Calcoli da benzinai, si dirà....E quindi avanti con le Commissioni (e come minimo siano "straordinarie" o "d'inchiesta", per carità!), e se del caso le Sottocommissioni, le polemiche, le interrogazioni, le accuse, le difese, le audizioni, le conclusioni, ecc. ecc.

