

N. 44/2011 - 24.11.2011

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA: FABRIZIO PARROTTA -

Telefono: 06 5866351 - Fax 06 58331724

**e-mail : figisc@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it
pagine 6**

LA FIGISC PIANGE LA SCOMPARSA DEL SUO PRESIDENTE GIUSEPPE GUARDÌ

È venuto a mancare ieri a Milano **Giuseppe GUARDÌ**, classe 1930, Presidente Nazionale di FIGISC Confcommercio nel 1997 e per lungo tempo figura di spicco della dirigenza nazionale della Federazione.

Tra i suoi fondatori nel lontano 1958, si è sempre contraddistinto per la disponibilità con i colleghi, la dedizione ed il costante impegno al servizio della Categoria nelle più difficili battaglie da essa intraprese, qualità che hanno ben presto portato i Gestori a riconoscerlo come un *leader* ed a fargli assumere responsabilità dirigenti di primo piano in seno alla FIGISC.

Per lungo tempo Presidente provinciale di Milano, **Giuseppe GUARDÌ** fu dapprima Vicepresidente nazionale con i Presidenti **Guido DONELLI** ed **Alberto POMOGRANATO**, assumendo infine la massima carica nazionale prima del compianto Presidente **Ottorino MILLO**, nel 1997.

Lamentiamo oggi la scomparsa di un Dirigente che ha fatto la storia della FIGISC ed è stato un protagonista determinante delle svolte più importanti per la Categoria e delle sue più significative conquiste, dalla istituzione del fondo indennizzi alla costituzione del CIPREG, dai grandi accordi interprofessionali della seconda metà degli anni '90 fino alla normativa sulla contrattuali-

stica e la ristrutturazione della rete con il decreto legislativo 32/1998.

Il Presidente nazionale della FIGISC, **Luca SQUERI** ed il Presidente nazionale della ANISA, **Stefano CANTARELLI**, con gli organismi dirigenti delle due Associazioni ed ai Gestori associati, e con tutti i Colleghi che lo hanno stimato ed amato per le sue qualità umane e di rappresentante della Categoria, piangendo la scomparsa di un amico e di una guida, si uniscono al grande lutto che ha colpito la Sua Famiglia.



Giuseppe GUARDÌ e Luca SQUERI

**Le esequie di Giuseppe GUARDÌ
verranno celebrate a Milano, domani,
venerdì 25 novembre, alle ore 14.30,
presso la Chiesa dei S. S. Patroni
d'Italia Francesco e Caterina,
in via Arzaga, 23
Si ringrazia quanti vorranno
portarGli l'estremo saluto**

ALTRI ARTICOLI DI SEGUITO ➤

COSA C'È DIETRO I PROCLAMI DI CONAD CHE "METTE IN MOTO L'ITALIA" (in questa pagina)

TRA SERVIZIO E PREZZO: LO "STACCO ITALIA" ED I MODELLI DI RETE

(in terza pagina) →

LA SCHEDA: RETE E MIX DEL PREZZO, CINQUE PAESI A CONFRONTO

(in quinta pagina) →

COSA C'È DIETRO I PROCLAMI DI CONAD CHE "METTE IN MOTO L'ITALIA"

CONAD "mette in moto l'Italia" comprando pagine dei giornali per lanciare un avviso al Governo Monti sulle liberalizzazioni, e, in via autoreferenziale, dichiara di aver regalato ai cittadini 24 milioni di euro in sconti sulla benzina. E tanto ben di Dio solo nei dodici distributori che "normative assurdamente vincolanti ci hanno permesso di aprire in sei anni".

CONAD aveva alla fine dello scorso anno dieci distributori, con la previsione di apertura di altri sette nel corso del 2011; la stima del Gruppo è che l'erogato medio annuo dei suoi impianti ammonti a circa 10,5 milioni di litri.

Il Gruppo, che opera nella media e grande distribuzione, ha un giro d'affari "solo" di circa 10 miliardi di euro; è in *partnership* con il gruppo della GDO francese **E. LECLERC** (che, per inciso, ha un giro d'affari oltralpe di "solo" 60 miliardi di euro), con cui gestisce in *co-branding* trentatré ipermercati e la distribuzione carburanti. Per

inciso, si tratta di sostenitori ed amici di "Libera la benzina" (si veda *Figisc Anisa News* N. 18 del 4 maggio 2011).

Dietro i proclami ed i "regali" di CONAD ci sono, però, altre realtà, neppure tanto occulte, che, non necessariamente in ordine di importanza, proviamo a declinare.

La prima è che – come ben riassumeva l'ex Presidente di Antitrust, Catricalà, oggi Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio – i carburanti sono un "*bene civetta*" per la GDO, che ha l'interesse a venderli per aumentare l'*appeal* delle sue strutture commerciali e ad attirare ancora più clientela con offerte differenziate, specialmente in una fase come l'attuale, in cui, per diverse ed ovvie ragioni, anche la grande distribuzione segna una stasi, se non una flessione, nel *trend* delle vendite.

L'altra è che, detto in sintesi, per una struttura commerciale che ha un giro d'affari annuo di 15, 20 o 30 milioni di euro (a seconda delle superfici), avere anche un distributore che a sua volta incassa (visti gli erogati medi di questi distributori) 15 o 20 milioni di euro in più, significa incrementare del 50 % o raddoppiare il proprio volume d'affari.



Disegno comune a tutta la GDO, come di CONAD, è fagocitare quote importanti di un mercato che vale circa 45 miliardi di euro/anno. Se CONAD, ambiziosamente, punta a completare l'offerta dei carburanti in tutti i suoi ipermercati e, soprattutto, a

diffonderla nella sua rete di *superstore*, significa lavorare per un *target* di 300 impianti avvenire: una potenzialità di erogato di oltre 3 miliardi di litri, ossia il 10 % delle vendite sulla rete. E un "salto" del giro di affari da 10 a 15 miliardi di euro, con un incremento del 50 % su quello attuale.

Senza contare che sul piano dei margini, un aumento così rilevante del *cash flow* è già sufficiente a restituire un margine al di là di quella che è la matematica sottrazione dei costi dai ricavi. Insomma, il gioco vale la candela già per questo solo fatto.

Quando poi CONAD accusa le *"normative assurdamente vincolanti"* che le avrebbero tarpato le ali in questi anni, il messaggio è invece un po' più criptico. La questione è, in soldoni, che si vorrebbe che venissero cancellate le norme sugli *standard* di parcheggio che già oggi (e ancor più nel caso di una diffusione degli impianti nelle strutture commerciali con superfici inferiori a quelle degli ipermercati) rendono problematico installare distributori nei parcheggi riservati alla parte commerciale: insomma, un banale problema di investimenti o di aree che non sono disponibili. Ancor meglio: *"perché noi che siamo i salvatori della Patria dobbiamo rispettare le regole che valgono per tutti gli altri?"*

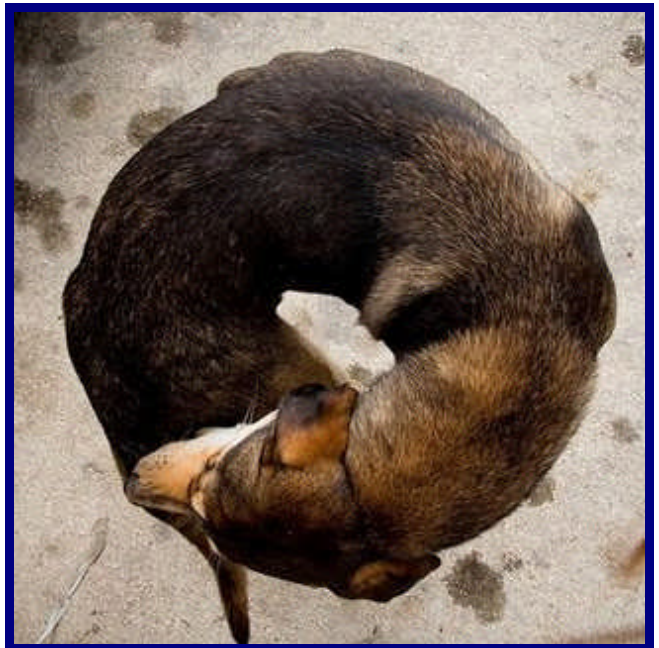
Quest'ultima cosa è, forse, un po' il senso autentico del proclama CONAD che rimette in moto l'Italia: più che un proclama, un avvertimento, insomma, una sorta di *"pappello"* inviato al Governo, sia pure espresso con quei concetti che oggi sembrano tanto *"politically correct"*.

TRA SERVIZIO E PREZZO: LO "STACCO ITALIA" ED I MODELLI DI RETE

Due osservazioni di **STAFFETTA** ci trovano in assoluta sintonia. Scrive, infatti, la rivista sul numero del 18 novembre: *"...uno degli elementi assodati nel dibattito sulla rete*

carburanti è che buona parte dello 'stacco Italia', della differenza di prezzo cioè tra l'Italia e la media UE, è dovuta all'inefficienza della rete di distribuzione, al numero eccessivo di impianti...."; concetto replicato più sinteticamente sul numero del 23 novembre: *"....oggi il problema non è quello di aprire nuovi impianti, bensì di ridurli di numero"*.

Interventi che ci offrono lo spunto per tornare a puntualizzare la nostra valutazione su queste ormai ricorrenti questioni: sugli *"stacchi"* del prezzo e sulla rete vi è da dire con chiarezza - a meno che non si voglia continuare ad inventare fantasiose ricette - che il nodo centrale rimane sempre quello tra il livello dei costi ed il livello dei servizi.



Il prezzo finale è influenzato in ogni Paese in misura assolutamente preponderante dal livello delle imposte sui carburanti e poi dai costi e margini del sistema distributivo nazionale, mentre la quotazione del prodotto finito (benzina o gasolio) è molto omogenea in tutte le realtà. In Italia, mediamente nel 2011, calcolando il *mix* dei prodotti venduti in rete, l'incidenza sul prezzo finale della fiscalità è stata pari al 49,48 % (circa metà), quella del prodotto finito pari al 38,32 % (più di

un terzo) e, infine, quella del sistema distributivo pari al 12,20 % (circa un ottavo).

Il margine industriale – che è la vera grandezza con cui si confronta il cosiddetto “*stacco con l'Europa*” ha una correlazione strettissima con l'erogato medio per impianto (le vendite sulla rete divise per il numero di impianti) e cioè con la dimensione della rete.

Se si confrontano i dati di Francia, Germania, Italia e Regno Unito, si osserva che, preso come base il Regno Unito (che ha il minor numero di impianti, il maggior volume di erogato per impianto ed il minor margine industriale), l'Italia ha, invece, un numero pari a 2,6 volte di impianti, un volume di erogato per impianto minore di 2,5 volte ed un margine industriale poco più che doppio, e che gli altri due Paesi si collocano in posizioni intermedie in cui, più basso è il numero degli impianti e più alto è l'erogato per impianto, minore è il margine industriale.

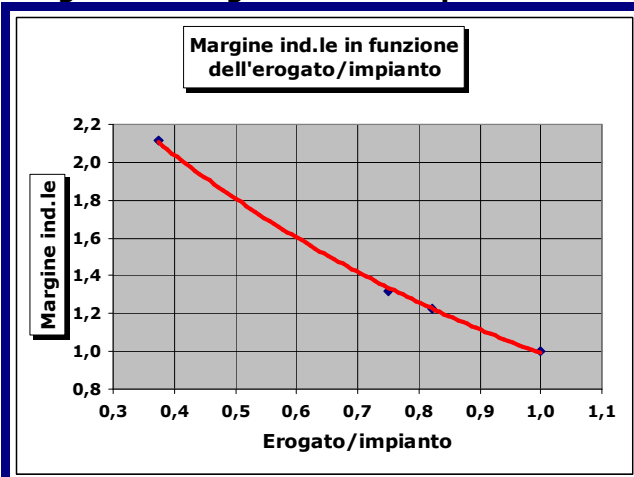
Margini, impianti, erogati/impianto

Paesi	Margine ind.le	Impianti	Erogato/impianto
Francia	1,2	1,4	0,8
Germania	1,3	1,7	0,7
Italia	2,1	2,6	0,4
Regno U.	1,0	1,0	1,0

La relazione che c'è tra l'erogato/impianto ed il margine industriale si può rappresentare visivamente con un grafico, dal quale si vede che (fatto = 1 il margine e l'erogato/impianto del Paese più efficiente, il Regno Unito) il margine industriale decresce con l'aumentare dell'erogato per impianto, con una proporzionalità rigorosamente inversa.

Del resto, ciò è facilmente intuibile se si pensa che l'esistenza di un numero molto elevato di impianti comporta una maggiore entità di singoli di investimenti, di costi di logistica, di gestione, di presidio.

Margine ed erogato medio impianto

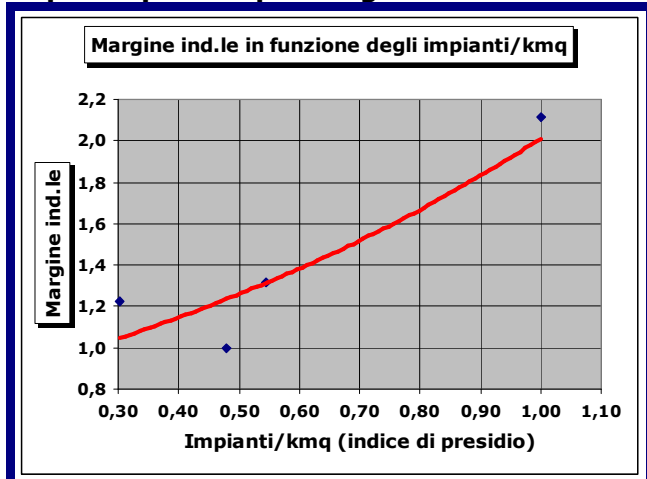


La ragione dello “*stacco Italia*”, pertanto, non è una sorta di “*perversione*” del sistema distributivo nazionale, neppure un banale problema di maggiore o minore selfizzazione della rete, quanto l'evidenza di un numero molto elevato di centri di costo, corrispondenti all'elevata consistenza della rete rispetto ad altri sistemi distributivi europei.

Ciò che si pone sull'altro piatto della bilancia, però, è il servizio, cioè il livello di presidio territoriale delle reti: infatti, se l'Italia ha un indice di presidio territoriale di un impianto ogni 13 kmq, la Francia ha un indice di uno ogni 43 kmq, la Germania di uno ogni 24 kmq ed il Regno Unito di uno ogni 27 kmq, indici che sono la metà o addirittura, come nel caso della Francia, un terzo di quelli riscontrati in Italia.

Se si vuol fare la controprova, anche su questo è possibile rappresentare la questione visivamente con un grafico: fatto = 1 il margine del Paese con il margine più basso – il Regno Unito – e = 1 l'indice di presidio territoriale del Paese più servito – l'Italia, la curva ci dice che il margine industriale decresce con il diminuire dell'indice di presidio territoriale: insomma, anche in questo caso, la relazione è inversamente proporzionale. Né altro ci si poteva aspettare.

Impianti per kmq e margine



La centralità del problema dei maggiori costi (e, quindi, dei prezzi) nella rete italiana è data dalla capillarità del servizio: minori costi si possono ottenere riducendo la consistenza della rete e, quindi, il livello di servizio al territorio, assoggettando, in questa direzione, il consumatore ad una maggiore mobilità (e pertanto a maggiori costi impliciti, ossia che non comparirebbero più, come oggi, sul prezzo dei prodotti).

Ancora una volta: le questioni dello "stacco" o della selfizzazione sono del tutto fuorvianti, rimanendo fondamentale, invece, la necessità dell'opzione tra un sostenibile livello dei costi ed un accettabile livello dei servizi.

Sta di fatto che gli impianti erano già troppi dopo le riduzioni "virtuose" susseguite al Decreto 32/1998: a partire dal 2005 il loro numero è tornato a crescere.

E, infatti, dice ancora, giustamente, STAFETTA: "le norme vigenti non hanno impedito negli ultimi tre anni di aprire in Italia circa 600 nuovi impianti, in grande maggioranza da parte di nuovi operatori".

LA SCHEDA: RETE E MIX DEL PREZZO, CINQUE PAESI A CONFRONTO

Come si inquadrano le reti distributive dei carburanti nel contesto di realtà tra loro più o meno omogenee da un punto di vista territoriale, demografico e dei consumi. È una delle due finalità della SCHEDA che compare su questo numero: una sintetica "fotografia" che riguarda le reti di quattro Paesi comunitari (Francia, Germania, Regno Unito ed Italia) e di un Paese ben diverso, se non altro dal punto di vista dell'estensione, cioè gli USA.

I dati di superficie, popolazione e parco veicoli sono parametrati con il numero degli impianti e si indica anche l'erogato medio per impianto.

FRANCIA

Superficie kmq x 1000	550
Popolazione milioni	62
Parco veicoli milioni	33
Impianti	12.000
Kmq/impianto	45,83
Abitanti/impianto	5.167
Veicoli/impianto	2.750
Erogato/impianto milioni litri	3,334

GERMANIA

Superficie kmq x 1000	357
Popolazione milioni	82
Parco veicoli milioni	46
Impianti	15.000
Kmq/impianto	23,80
Abitanti/impianto	5.467
Veicoli/impianto	3.067
Erogato/impianto milioni litri	3,036

REGNO UNITO

Superficie kmq x 1000	245
Popolazione milioni	61
Parco veicoli milioni	32
Impianti	9.000
Kmq/impianto	27,22
Abitanti/impianto	6.778
Veicoli/impianto	3.556
Erogato/impianto milioni litri	4,051

ITALIA

Superficie kmq x 1000	301
Popolazione milioni	61
Parco veicoli milioni	47
Impianti	24.000
Kmq/impianto	12,54
Abitanti/impianto	2.542
Veicoli/impianto	1.958
Erogato/impianto milioni litri	1,516

USA

Superficie kmq x 1000	9.373
Popolazione milioni	313
Parco veicoli milioni	244
Impianti	162.000
Kmq/impianto	57,86
Abitanti/impianto	1.932
Veicoli/impianto	1.506
Erogato/impianto milioni litri	2,857

Da una sommaria osservazione, i parametri abitanti per impianto e veicoli per impianto sono abbastanza omogenei per la Francia, la Germania ed il Regno Unito, mentre sono inferiori per l'Italia e ancor più per gli USA, e per questi ultimi il dato dell'estensione territoriale e della mobilità "lunga" incide abbastanza significativamente.

Il livello di presidio territoriale è elevato in Italia, mentre Germania e Regno Unito hanno un presidio dimezzato al dato italiano, dato addirittura ridotto tra un terzo ed un quarto in Francia. Il caso USA è da considerarsi a parte in funzione della vasta superficie.

Il dato degli erogati è estremamente significativo per la distanza che separa tutti i Paesi del campione dall'Italia: si va, infatti, da un minimo del doppio ad oltre due volte e mezza la performance che si registra mediamente sulla rete italiana.

La seconda finalità della SCHEDA è dare una rappresentazione sintetica della composizione del prezzo tra i suoi principali fattori: **costo della materia prima, raffinazione, distribuzione ed imposizione fiscale**. I risultati sono molto diversi nel panorama statunitense rispetto a quello euro-

peo comunitario, in relazione alla diversa politica di imposizione fiscale.

Il dato per i Paesi europei è basato sulla media del terzo trimestre 2011, mentre quello per gli Stati Uniti è la media del mese di ottobre 2011.

Composizione del prezzo - Benzina (*)

	D	F	UK	I	USA
Greggio	33,3%	33,7%	32,9%	32,7%	68,5%
Raffinaz.	3,0%	3,0%	2,9%	3,0%	11,0%
Distribuz.	4,7%	6,6%	4,8%	9,9%	8,7%
Imposte	59,1%	56,7%	59,4%	54,4%	11,7%

Composizione del prezzo - Benzina

	D	F	UK	I	USA
Greggio	36,6%	38,0%	31,7%	35,3%	62,2%
Raffinaz.	5,4%	5,6%	4,7%	5,7%	14,4%
Distribuz.	6,9%	6,7%	5,3%	11,0%	10,9%
Imposte	51,1%	49,7%	58,3%	48,0%	12,4%

L'elemento saliente è che, con una media attorno al 12 %, gli Stati Uniti scontano una finalità che è dalle quattro alle cinque volte (a seconda del prodotto) inferiore a quella media europea, circostanza che "scombina" l'omogeneità degli altri fattori del prezzo rispetto all'Europa.

Se si commutasse il dato percentuale in dato assoluto, si osserverebbe che la fiscalità USA è dalle OTTO alle UNDICI volte inferiore alla fiscalità comunitaria (ad esempio: sulla benzina 0,078 euro/litro contro 0,875, sul gasolio 0,091 euro/litro contro 0,746).

Il dato della componente "distribuzione" in Italia (che è abbastanza omogeneo con quello statunitense) è assai diversificato da quello degli altri Paesi comunitari: la ragione è la densità degli impianti, che in Italia è pari al doppio delle altre reti europee, con una *performance* dell'erogato per impianto che è la metà o meno.