

N. 53/2012 - 17.12.2012

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

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

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 7 pagine

SOMMARIO DEL N. 53

**SCIOPERO GRANDE PROVA
DI ORGOGLIO, MA LA
MOBILITAZIONE SARÀ DI
BEN PIÙ LUNGO RESPIRO**

[pagina 1]

**CONSUMI: PESSIMO
NOVEMBRE CON UN ALTRO
MENO UNDICI PER CENTO**

[pagina 4]

**CRESCE LO *SPREAD* DEI
PREZZI IN AUTOSTRADA:
PRICING SEMPRE PIÙ
DISCRIMINATORIO**

[pagina 5]

**DAI DATI DI OTTO MESI DI
VENDITE IN AUTOSTRADA
UNA FLESSIONE DEL 24 %**

[pagina 8]

**ULTIMA ORA: IL MINISTERO
CONVOCA FAIB, FEGICA E
FIGISC/ANISA DOMANI
A ROMA ALLE ORE 18**

SCIOPERO GRANDE PROVA DI ORGOGLIO, MA LA MOBILITAZIONE SARÀ DI BEN PIÙ LUNGO RESPIRO

Lo sciopero del 12 e del 13 dicembre e la manifestazione tenutasi a Roma nella prima giornata di chiusura hanno rappresentato una grande prova di compattezza e di orgoglio che la Categoria - non ostante le difficoltà del momento - ha trovato la forza di esprimere, e che nelle prossime settimane dovrà trovare ulteriore conferma nell'adesione alle altre iniziative che sono state approvate dall'ordine del giorno dell'assemblea unitaria di Roma del 21 novembre scorso.

Ma durante e dopo queste iniziative, tuttavia, bisogna fare attenzione ad evitare di incorrere in almeno due possibili errori di valutazione:

- 1) che le guerre si vincano o si perdano in una sola battaglia;
- 2) che la mobilitazione dei Gestori possa, almeno per qualche tempo, da considerarsi «esaurita» con questa prova.

Le iniziative che sono in corso in queste settimane sono solo un momento di una campagna di lungo respiro che non si può esaurire certamente con questa fase perché troppo vitale è il passaggio che i Gestori vivono in un momento decisivo per il proprio futuro, da un lato, dall'altro, è del tutto indefinito lo scenario delle soluzioni e

degli interlocutori possibili, considerando che né le compagnie petrolifere sembrano scegliere altra via – nella sostanza, ed anche nelle parole – che lo scontro, né il Governo [in presenza, peraltro, di una scadenza elettorale imminente] sembra avere voglia e forza per svolgere una funzione di mediazione. E così una intera Categoria, stremata e ridotta in un durissimo stato di difficoltà economiche e finanziarie, dovrà comunque trovare energie e forze per proseguire la propria solitaria guerra per una sopravvivenza possibile.

Il settore – che vive esso stesso una crisi strutturale, dalla raffinazione fino alla fase distributiva, con una progressiva svalutazione dei propri assetti ed investimenti – è diventato un settore, più che maturo, decotto, in cui profittabilità a perdere si accompagnano ad un vuoto di prospettive, in cui pensare di parlare solamente di ulteriore generica «concorrenza» è più ridicolo che fuorviante [i Gestori stanno morendo di concorrenza senza regole e ad uso dei più forti], in cui una totale assenza di prospettive strategiche ed una spasmodica ricerca unicamente di residue nicchie di rendita, non ha trovato finora di meglio che scaricare pesantemente sulla sua parte più debole tutte le sue contraddizioni, intaccando oltre ogni limite margini e condizioni contrattuali al limite del *default* di decine di migliaia di piccole imprese.



Politiche e Governi finora hanno perseguito scelte di intervento in questo settore che si sono rivelate nel migliore dei casi inutili e nella maggioranza dei casi dannose, tutte e sempre motivate non dalla necessità di risolverne i nodi autentici, ma solo da esigenze di fin troppo facile demagogia incentrata sul tema «prezzo». Così per una serie di presunte «liberalizzazioni» fino a vari altri provvedimenti di contorno.

Nei primi undici mesi del 2012 le vendite sulla rete degli impianti di distribuzione di carburante sono stimate in calo del 9,36 % rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, pari ad una perdita di circa 2,8 miliardi di litri: la flessione dei consumi in questo settore è, pertanto, circa tre volte più severa della media generale del 2012, che oscilla su un indice medio del 3 %.

Ciò non ha certo ridotto l'onere per i consumatori di questa rete distributiva, che, anzi, pur consumando più del 9 % in meno, hanno speso per questa voce circa il 7 % in più (46,5 miliardi di euro da gennaio a novembre 2012 contro i 43,6 da gennaio a novembre 2011).

Quale la ragione? Ovviamente l'aumento dei prezzi, aumentati mediamente di 24 centesimi/litri per la benzina e di 27 per il gasolio, ma con una precisazione non trascurabile: di 24 centesimi di aumento della benzina 7 sono dovuti all'aumento del greggio e del prodotto raffinato e 17 all'aumento delle imposte; di 27 centesimi di aumento del gasolio 6 sono dovuti all'aumento di greggio e prodotto raffinato e 21 all'aumento delle imposte. Come dire che l'aumento delle imposte ha pesato dal 73 al 78 % [a seconda dei prodotti] sull'incremento dei prezzi dei carburanti.

Non bastando – sul fronte della politica e dei Governi – il danno prodotto a tutti i livelli [calo dei consumi, aumento dei costi di approvvigionamento, criticità dei cicli finanziari, caduta del credito] dall'insostenibile incremento della pressione fiscale, nonché dal mancato intervento sulle rego-

le della concorrenza e del mercato che penalizzano solo i Gestori, l'industria petrolifera punta a sterilizzare dal conto di formazione del prezzo il solo costo del gestore, perseguendo la sua totale sostituzione con l'automazione integrale degli impianti: un esercizio di macelleria sociale per la Categoria, del tutto irrisorio sul piano del beneficio sul prezzo, disastroso per la qualità della rete.

Il problema del prezzo, insomma, non lo risolvono certo i Gestori – cui sono già stati dimezzati i margini con le politiche commerciali delle aziende petrolifere e che ora si vorrebbero progressivamente espellere dal sistema -. Se non si interviene in maniera significativa sulle imposte non vi sono sensibili riflessi sui prezzi. A meno che non si intendano replicare le esperienze degli sconti estivi, il cui esito è stato non solo una pesantissima discriminazione tra le gestioni della rete con una autentica «*distrazione*» pilotata di quote di erogato, e quindi un ulteriore buco nei bilanci dei Gestori, ma anche, per esplicita ammissione delle aziende, un buco nei bilanci delle compagnie.

A ciò si aggiunga che nulla viene fatto per affrontare realmente il nodo della consistenza della rete: la più frammentata e numerosa d'Europa, con un erogato medio che si può stimare oggi per gli impianti «*colorati*» di rete ordinaria non superiore a 1,1 milioni di litri dopo il crollo dei consumi del 2012, ossia meno di un terzo di quelli francesi, inglesi o tedeschi, Paesi in cui i punti vendita sono la metà od un terzo di quelli italiani. Né, fatte le debite proporzioni, va meglio per la rete autostradale, su cui anzi drammaticamente si innestano sul crollo degli erogati i vincoli di onerosità per garantire un servizio 24 ore su 24.

Su questo problema non ci sono, dunque, interventi accettabili: si continuano ad aprire nuovi punti vendita, si automatizzano gli impianti marginali invece di chiuderli, non si procede a nessuna moratoria sulle aperture, la qualità dei nuovi impianti è contrastata con misure di cosiddetta «*liberaliz-*

zazione» da ogni vincolo qualitativo persino in ordine alla tutela ambientale.

Né è pensabile che la salvezza venga dal *non oil*. L'ampliamento delle attività *non oil* è una parola d'ordine che ormai è vecchia di decenni e che – al di là delle attività tradizionali di servizio al mezzo – non ha mai costituito un reale sbocco al problema della marginalità di un impianto di distribuzione [come pure avviene in altri Paesi europei] per diverse ragioni: dalle rigidità burocratiche per lo sviluppo di alcune tipologie alle nicchie protezionistiche, canoni e vincoli soffocanti da parte della proprietà, fino alle avventurose incursioni in *format* in cui più che l'efficienza del servizio le aziende cercano il controllo di una ulteriore filiera distributiva. Si può pensare che la relativa liberalizzazione di alcune attività possa dare qualche boccata di ossigeno alle gestioni stremate, ma se non vi si abbina una radicale politica di intervento sulla rete questa rimane solo un esercizio tanto teorico quanto strumentale all'illusoria aspettativa di una diminuzione del prezzo e non già di nuove efficienze.



Infine, sulla questione dei famosi impianti «*ghost*» che sarebbero la nuova frontiera, il radioso futuro della rete e del prezzo, è bene chiarire che la «*automatizzazione*» spacciata per «*selfizzazione*» è una autentica balla. È un modo per non intervenire a chiudere impianti, per non razionalizzare

la rete, per mantenere punti vendita da «spacchettare» a terzi, disinvestendo pur ricavando rendite, e per di più col pesantissimo «sottoprodotto» di ricattare, marginalizzare ed espellere il Gestore dal settore.

Questo è il contesto generale della guerra in cui è impegnato il Gestore: una guerra in cui non vi sono solo i nodi fondamentali dei contratti, del rinnovo degli accordi, della salvaguardia di un margine indispensabile almeno per gestire l'attività, ma anche i mai risolti nodi delle regole sul prezzo e di una rete inefficiente – in primo luogo per il Gestore – da ristrutturare.

Di fronte all'indifferenza ed all'insensibilità, agli interventi inutili o dannosi, al lasciar fare al mercato, all'offensiva condotta contro la parte più debole del settore, la Categoria deve evitare di abbassare la guardia, deve trovare ancora una volta la forza di sostenere una lunga e difficile lotta [resa più drammatica dalla grave recessione economica del Paese], per affermare il proprio diritto ad esistere ed a lavorare.

CONSUMI: PESSIMO NOVEMBRE CON UN ALTRO MENO UNDICI PER CENTO

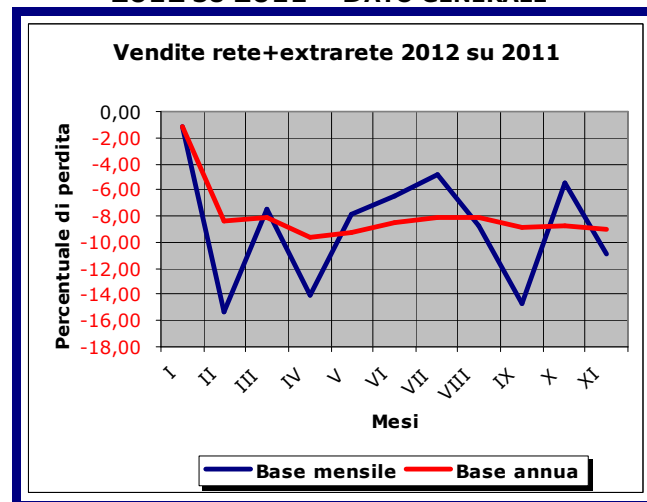
Altra pesante bordata sui consumi di benzina e gasolio a novembre 2012: sul medesimo mese dell'anno precedente si sono perduti, infatti, 401 milioni di litri [98 di benzine e 303 di gasolio], con un calo di ben 10,96 punti percentuali.

A perdere di più in termini assoluti è la rete: all'appello mancano su novembre 2011 circa 270 milioni di litri [-10,65 %], mentre l'extrarete – che a novembre 2012 rappresenta il 30,5 % delle vendite – perde 131 milioni di litri e 11,65 punti percentuali [la benzina in extrarete guadagna invece 15 milioni di litri ed un +12,94 %].

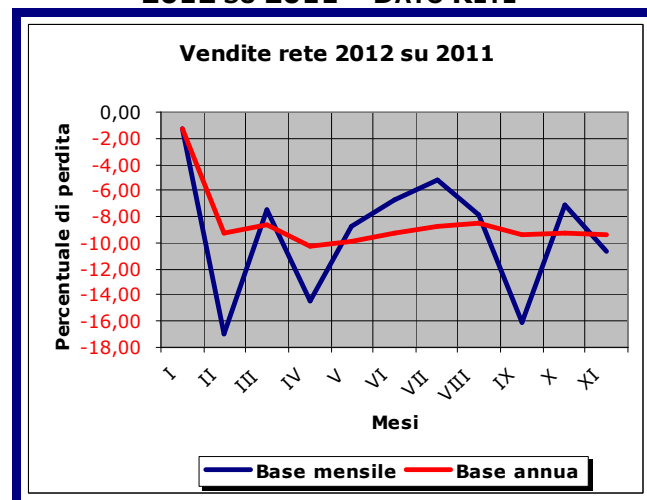
Novembre è stato il quarto mese peggiore del 2012: sul dato generale tre mesi su

undici [febbraio, settembre ed aprile] hanno registrato perdite percentuali maggiori rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente, e – sui dati scomposti per circuito – lo stesso dato si segnala sulla rete, mentre sull'extrarete solo ad aprile è andata peggio di novembre.

ANDAMENTO MENSILE ED ANNUO DEI CONSUMI 2012 SU 2011 – DATO GENERALE



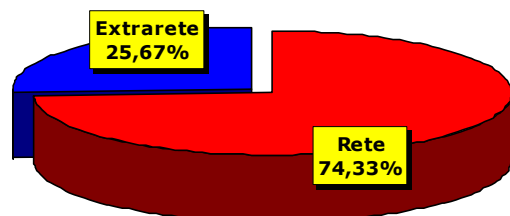
ANDAMENTO MENSILE ED ANNUO DEI CONSUMI 2012 SU 2011 – DATO RETE



Sulla base dei primi undici mesi dell'anno, il confronto tra il 2012 ed il 2011 è severissimo: i volumi perduti sono pari ad oltre 3,7 miliardi di litri [-9,01 %], cui il segmento extrarete [che perde 8,13 punti percentuali] contribuisce per poco più di un quarto con 954 milioni di litri, mentre poco meno di tre quarti delle perdite dei

volumi si registrano in rete con 2,763 miliardi di litri [-9,36 %].

Perdite gen-nov 2012 su gen-nov 2011
sul totale



In undici mesi i consumi di benzine sono diminuiti di 1,078 miliardi di litri [1,197 miliardi persi in rete e 0,118 guadagnati in extrarete], mentre quelli di gasolio sono caduti di 2,639 miliardi di litri [1,567 miliardi persi in rete e 1,072 in extrarete].

Solo i consumi di gpl registrano un incremento che vale circa 142 milioni di litri in volume e 6,74 punti percentuali in più.

VOLUMI VENDITE MLD. LITRI –
GENNAIO-NOVEMBRE 2012 SU 2011

Prodotti	2011	2012	Var. %
Rete	11,348	10,152	-10,54%
Extra	1,155	1,273	+10,21%
Benzina	12,503	11,425	-8,62%
Rete	18,173	16,606	-8,62%
Extra	10,578	9,505	-10,14%
Gasolio	28,750	26,111	-9,18%
Rete	29,521	26,758	-9,36%
Extra	11,732	10,778	-8,13%
Totale	41,254	37,536	-9,01%
Gpl	2,105	2,247	+6,74%

Dal 2007 al 2012 [sempre con dati riferiti ai primi undici mesi] le vendite complessive sono diminuite di 6,420 miliardi di litri e del 14,61 % [da 43,956 a 37,536 miliardi]; nel segmento rete sono scese da 32,568 miliardi di litri a 26,758: una flessione in sei anni pari a ben 5,810 miliardi di litri ed al 17,84

%, mentre nel segmento extrarete la flessione è stata solo di 0,610 miliardi di litri [da 11,388 a 10,778] pari ad un meno 5,36 %.

Il dato significativo è che in un solo anno [dal novembre 2011 al novembre 2012] si è formato ben il 58 % delle perdite accumulate nell'arco di un quinquennio.

CRESCE LO SPREAD DEI PREZZI IN AUTOSTRADA: PRICING SEMPRE PIÙ DISCRIMINATORIO

«Che le politiche di pricing delle aziende petrolifere in autostrada [collegate in parte anche ad interventi selettivi di sconto finanziati da Concessionari] siano pesantemente discriminatorie tra gestioni e gestioni dello stesso marchio non è certo elemento di novità, peraltro già segnalato anche in dipendenza di episodi assolutamente eclatanti» denuncia il Presidente Nazionale della ANISA CONFCOMMERCIO, **Stefano CANTARELLI** «Invece meno noto è forse che il differenziale del pricing, questa specie di spread di cui sono vittime le gestioni delle aree di servizio autostradali, si sta progressivamente dilatando e la sua frequenza temporale è sempre più elevata».

Lo si rileva da un'analisi di ANISA sui prezzi del selfservice in autostrada, condotta su analisi a frequenza settimanale per gli anni 2010 e 2011 ed a frequenza sia che giornaliera che settimanale per il 2012, di cui si sintetizzano di seguito i risultati.

Dal 2010 al 2012 il delta tra il prezzo massimo ed il prezzo minimo del self all'interno dei singoli marchi è mediamente cresciuto del 55 % per la benzina [da 12,6 a 18,4 centesimi/litro] e del 44 % per il gasolio [da 10,5 a 20,0 centesimi/litro], e le punte massime si sono spinte anche fino a 26-29 centesimi/litro, come riportato nei prospetti della pagina successiva.



Come si può osservare, ad esempio per la benzina, sui valori medi del delta, nel 2010 solo un valore si attesta al di sopra dei 10 centesimi/litro [ENI], mentre nel 2011 il valore di picco rimane bensì singolo ma aumenta di consistenza [oltre 14 centesimi], mentre tutti gli altri crescono mediamente di circa il 36 %, per arrivare nel 2012 a ben quattro valori che superano i 10 centesimi ed un ulteriore incremento medio del 20 % sul 2011.

Quanto ai valori massimi del delta, dopo aver toccato nel 2010 il valore di 20,3 centesimi [ancora ENI], nel 2011 si raggiunge il picco di 25,5 [API-IP], poi battuto nel 2012 con 26,1 [ancora ENI], con un incremento dei valori medi pari al 35 % nel 2011 sul 2010 e di altri 11 punti percentuali nel 2012.

BENZINA – DELTA TRA MINIMO E MASSIMO DEL PREZZO SELF – DIFFERENZIALI MEDI E MASSIMI INTRABRAND – CENT/LITRO

	2010		2011		2012	
Marchio	Med	Max	Med	Max	Med	Max
ENI	10,3	20,3	9,8	17,8	13,2	26,1
ESSO	5,7	9,5	8,0	17,1	10,4	15,3
KUPIT	5,7	19,1	6,2	11,0	6,7	10,5
SHELL	7,5	12,3	14,3	20,0	12,6	23,9
TAMOIL	5,4	10,0	7,7	15,7	7,9	17,4
API	5,5	8,8				
API-IP			6,5	25,5	6,4	13,1
IP	5,1	8,8				
ERG	8,1	11,4	8,1	11,3		
TOTALERG					13,1	22,4
TOTAL	4,9	13,4	9,8	17,5		

Per il gasolio, sui valori medi del delta, nel 2010 nessun valore si attesta al di sopra dei 10 centesimi/litro, e mentre nel 2011 si registra un solo valore di picco superiore ai 10 centesimi, ma tutti gli altri crescono mediamente di circa il 35 %, un dato che si conferma e si rafforza nel 2012 con un ulteriore incremento medio di undici punti percentuali sul 2011.

Quanto, anche in questo caso, ai valori massimi del delta, dopo aver toccato nel 2010 il valore di picco di 17,0 centesimi [ancora ENI], nell'anno successivo si tocca il picco di 21,0 [SHELL], poi bissato nel 2012 con ben 28,9 centesimi/litro [sempre ENI], con un incremento dei valori medi pari al 42 % nel 2011 sul 2010 poi raddoppiato fino al 90 % nel 2012.

GASOLIO – DELTA TRA MINIMO E MASSIMO DEL PREZZO SELF – DIFFERENZIALI MEDI E MASSIMI INTRABRAND – CENT/LITRO

	2010		2011		2012	
Marchio	Med	Max	Med	Max	Med	Max
ENI	8,4	17,0	10,3	18,7	9,7	28,9
ESSO	5,2	9,5	6,3	20,6	7,1	23,0
KUPIT	3,2	15,5	4,1	13,4	3,0	26,8
SHELL	6,5	12,2	9,5	21,0	10,8	19,3
TAMOIL	3,8	10,2	6,4	14,5	7,1	16,0
API	3,8	6,5				
API-IP			4,2	6,7	3,5	8,0
IP	3,6	6,5				
ERG	4,4	7,8	5,2	7,9		
TOTALERG					8,8	17,9
TOTAL	5,9	9,4	7,5	16,6		

Non bastando i valori massimi così registrati, l'analisi ANISA ha anche calcolato per quante giornate si sono registrati valori di picco superiori ai 10 centesimi/litro. Per la benzina, valori superiori a tale importo si sono registrati nel 2010 per l'11 % delle giornate osservate, nel 2011 per il 31 % e, infine, nel 2012 per il 51 % delle giornate analizzate; per il gasolio, valori superiori ai 10 centesimi/litro si sono registrati per il 4 % delle gior-

nate osservate, nel 2011 per il 15 % e nel 2012 per il 20 %.

Rispetto al gasolio, sulla benzina a divaricare i prezzi incidono certamente anche le addizionali regionali di accisa, ma l'entità e la frequenza di tali divari non trovano motivazione plausibile: nel 2010 e nel 2011 tali addizionali non erano superiori ad un valore massimo di 3,1 centesimi/litro [Iva compresa], mentre nel 2012 il loro valore oggi non supera i 6 centesimi, e solo in un caso [le Marche] - e solo per il primo trimestre - la differenza ha superato i 9 centesimi/ litro.

Si tratta di situazioni di assoluta ed abnorme anomalia che nei loro picchi più esasperati non hanno un riscontro neppure nella rete ordinaria, dove, peraltro la concorrenza deve confrontarsi anche con i «no-logo» e la grande distribuzione organizzata.

DAI DATI DI OTTO MESI DI VENDITE IN AUTOSTRADA UNA FLESSIONE DEL 24 %

Nell'incertezza sull'entità delle perdite di erogato del comparto autostradale, UNIONE PETROLIFERA ha reso noto il dato mensile delle vendite nei mesi da gennaio ad agosto, che evidenzia rispetto allo stesso periodo del 2011 un crollo di quasi 500 milioni di litri e di 24 punti percentuali.

DATI VENDITE AUTOSTRADA – GENNAIO/AGOSTO 2012 SU 2011 – MILIONI LITRI

Mesi	2011	2012	Var.	Var. %
I	207,0	168,0	-39,0	-19%
II	206,0	148,6	-57,4	-28%
III	238,4	194,3	-44,1	-19%
IV	254,9	192,4	-62,5	-25%
V	242,8	193,1	-49,7	-20%
VI	268,7	204,3	-64,4	-24%
VII	301,8	220,0	-81,8	-27%
VIII	307,7	221,9	-85,8	-28%
Totale	2.027,4	1.542,6	-484,7	-24%

Se questo *trend* venisse confermato, l'anno potrebbe chiudersi con una perdita totale di quasi 700 milioni di litri [mediamente circa 1,5 milioni per impianto], facendo scendere la media nazionale dell'erogato per impianto a 4,7 milioni di litri, un dato mai riscontrato dai primi anni Settanta: un passo indietro di quarant'anni.

Si conferma così il *gap* [calcolato in percentuale se non in valori assoluti] delle vendite tra rete autostradale e rete stradale: i due comparti sommati perdevano ad agosto 1,832 miliardi di litri e 8,51 punti percentuali.

Scomponendo i dati, la rete ordinaria ad agosto aveva accumulato il 74 % delle perdite totali della rete: 1,349 miliardi di litri, con una flessione del 6,92 %, quella autostradale il residuo 26 %, con 0,484 miliardi di litri ed una flessione del 23,91 %.

Le vendite in rete autostradale si sono ridotte al 7,8 % del totale sulle due viabilità sommate.

Le vendite di benzina sono calate nel periodo gennaio-agosto 2012 di 119 milioni di litri sullo stesso periodo dell'anno precedente [costituiscono il 20 % delle vendite totali], quelle di gasolio sono calate di 366 milioni di litri.

Oltre 230 milioni di litri si sono persi nel trimestre giugno-agosto [pari al 48 % delle perdite accumulate in otto mesi], ossia nei mesi di maggiore utenza sulla rete autostradale e, si osservi, in perfetta corrispondenza degli sconti dei *week end* estivi attuati sulla rete ordinaria.