

N. 13/2013 - 18.04.2013

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 NUMERO 13

SHELL ANNUNCIA IL RITIRO DALLA DISTRIBUZIONE: VICENDA EMBLEMATICA

[pagina 1]

DISDETTO L'ACCORDO CALI, ENI FA FIRMARE LA QUALITÀ DEL PRODOTTO AI GESTORI

[pagina 3]

2008 - 2012: L'AUMENTO DEL PREZZO CARBURANTI IMPUTABILE PER 2/3 ALLE MAGGIORI IMPOSTE

[pagina 4]

GIÙ GREGGI E PRODOTTI LAVORATI: SPAZIO PER RIDUZIONI MARGINALI DEI PREZZI

[pagina 6]

CONSUMI A MARZO: TIENE O AVANZA L'EXTRARETE, PERDE ANCORA LA RETE

[pagina 7]

SHELL ANNUNCIA IL RITIRO DALLA DISTRIBUZIONE: VICENDA EMBLEMATICA

SHELL annuncia di valutare la rinuncia all'asset della distribuzione carburanti in Italia, ossia si dispone a mettere a mercato circa 900 impianti [quelli non gestiti da Aico, sembrerebbe].

Beninteso, la questione è tutta ancora da vedere, sapendo che si tratta di acquisire acquirenti «a pacchetto» e che il valore sarà determinato da una quota di mercato rete che valeva nel 2011 [ultimo dato noto] un 5,8 %, in contrazione di quasi il 10 % rispetto alla quota del 6,4 % del 2010.

Già altri hanno commentato, dal nostro mondo, il senso di questa vicenda come l'ennesimo esempio delle macerie che si lasciano dietro determinate storie industriali, un giudizio su cui è abbastanza scontato convenire.

Per certo, si impone senz'altro una riflessione su come l'industria petrolifera si stia attrezzando a dismettere tale segmento, e ciò non può prescindere dal punto di vista di chi in questo sistema è la parte più debole e precaria, i Gestori.

Lasciamo pure da parte le considerazioni sul fatto che le remuneratività, ma anche le innovazioni e gli investimenti di questo settore stanno altrove [il così detto *downstream*], ma an-

che forse, più che sul piano dell'economia reale, su quello delle dinamiche puramente finanziarie, dove la parte del leone la fanno grandi gruppi bancari internazionali per speculare sulla quotazione delle materie prime.

Ciò che sta a valle rimane sempre meno appetibile, che si parli della raffinazione [una crisi di dimensione europea che sembra non avere sbocchi neppure ai livelli della *governance* di Bruxelles] e, soprattutto, della distribuzione: livelli sui quali la direzione imboccata sembra quella della progressiva terziarizzazione, sperando che qualche russo o cinese accetti di accollarsi l'«osso» come sottoprezzo della «polpa» di piantare una bandierina di presenza sul territorio, o di rifilare la rete alle imprese più strutturate di altri servizi [ad esempio, della ristorazione o della distribuzione commerciale].

Non sono processi nuovi, anzi, la storia viene avanti da tempo e non stiamo già più parlando di SHELL, ma dell'industria petrolifera che opera in Italia. Inizia con le dismissioni parziali di pacchetti di rete non primaria, con l'incentivo altamente remunerativo ai convenzionamenti sia in caso di impianti ceduti ai terzi, che da questi direttamente realizzati.

Prosegue, direttamente scendendo per questo ramo, con un incentivo alla progressiva realizzazione della rete «bianca», dove sostanziosi premi di ingresso si combinano con prezzi stracciati di cessione da extrarete pura che mettono fuori mercato gli impianti tradizionali.

E una volta messo in moto questo meccanismo, che avrebbe dovuto rendere superflui gli investimenti ulteriori sulla struttura distributiva, continua con la fasulla guerra dei prezzi in cui, dopo avere essa stessa creato la concorrenza a se stessa, l'industria petrolifera impone ai suoi Gestori l'arruolamento forzato, costringendoli a sacrificare parti cospicue del proprio margine sull'al-

tare della competitività ad armi spuntate.

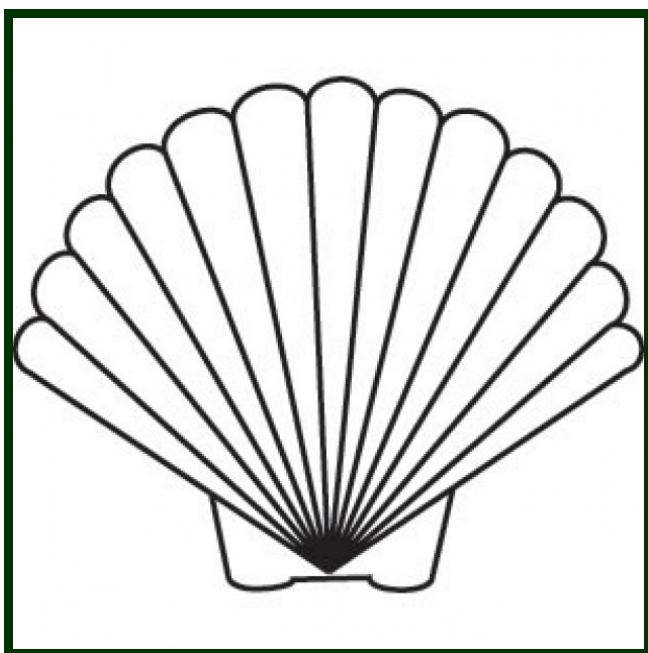


Infine, dopo avere depauperato di erogati la propria rete a tutto vantaggio di altri operatori che oggi si avviano a detenere il 20 % del mercato della distribuzione, accortisi che il Gestore – su cui si è agito come due placche tettoniche che strizzano in mezzo un cuscino di piume – non ce la fa più [non c'è margine, non c'è liquidità, non è garantito il saldo della fornitura: per forza!], si inventa la rete così detta ad *intensive capital*, ossia, più prosaicamente, il *ghost*, il *self* integrale, insomma la «macchinetta», quale *escamotage* per lasciare intatta e pronta ad essere spacchettata od impacchettata per la cessione a terzi, la rete più pletorica del mondo, libera financo dal vincolo del Gestore, relegabile al rango di «*servente al pezzo*», prestatore di servizi o, sontuosamente, «*appaltatore*» dei medesimi. O anche nulla, accessorio obsoleto, carne da cannone a costo tendente a zero.

Fin che dall'erogatore non cada l'ultima goccia, che comunque fa erogato non per il margine che genera, quanto per il valore che origina quando viene ceduta.

Di tutto questo i Governi non si sono accorti, o han fatto finta di non accorgersi, ricordandosi solo di caricare

di imposte i consumi, salvo accorgersi che, i prezzi essendo alti, bisognava introdurre misure di progressiva liberalizzazione per lo più inutile, più precisamente misure di «*lasciar fare*», cosa ben diversa. Perché se all'industria petrolifera la distribuzione dei carburanti interessava, ma ora non interessa più, sembra che a certa politica non sia mai davvero interessata se non, all'occorrenza, per giochini mediatici sui prezzi, e, ancor più e sempre, per pesantissimi giochi sulle imposte.



DISDETTO L'ACCORDO CALI, ENI FA FIRMARE LA QUALITÀ DEL PRODOTTO AI GESTORI

Poco più di un mese fa, l'ENI, coprendosi con motivazione tanto tendenziosa quanto indimostrata secondo cui «*da verifiche effettuate dall'azienda si è evidenziato come solo una parte dei cali denunciati dai gestori dei punti vendita a marchio eni/Agip sottoposti a verifica sia attribuibile a fenomeni termici*», comunicava alle Organizzazioni di Categoria la formale ed unilaterale disdetta dell'accordo sui cali, risalente al 14.11.2005 [si veda FIGISC ANISA NEWS N. 10 del 19.

03.2013]. Queste rispondevano giusto un mese fa, mettendo in rilevanza che la disdetta aziendale si configurava come «*atto estremamente grave - primo e unico non solo nelle specifiche relazioni tra Azienda ed Organizzazioni di categoria ma persino in tutto il settore - che purtroppo conferma l'approccio aziendale tenuto in questi ultimi anni e ripetutamente denunciato dalle scriventi, improntato alle iniziative unilaterali e a far trovare la controparte sindacale sistematicamente di fronte all'atto compiuto, sempre più spesso in aperto contrasto con gli Accordi sottoscritti in applicazione delle leggi speciali che regolano il settore*».

Si noti, per inciso, che l'Azienda non ha in ogni caso rispettato, secondo l'accordo vigente [ossia non ancora disdetto] i tempi perentori, fissati al mese di febbraio, per la liquidazione del rimborso dei cali di giacenza relativi all'anno 2012: invece dei denari, in sostanza, ha «*erogato*» ai Gestori la disdetta!

Su questa linea si inserisce ora la richiesta ai Gestori di sottoscrivere una dichiarazione sul DAS, che suona esattamente in questi termini:

«*Dichiaro [dovrebbe attestare il Gestore] di aver ricevuto la documentazione fiscale prevista, nonché di avere constatato di persona l'assenza di acqua od impurità nella merce sopra descritta e di aver verificato la corrispondenza dei prodotti consegnatimi*»

Ora, rimane il fatto che una simile dichiarazione, qualora sottoscritta al Gestore [e l'Azienda infatti subdolamente l'ha fatta apporre sul documento che serve proprio a ricevere il prodotto] rappresenta né più né meno che un scarico di responsabilità, sia per i rapporti tra compagnia ed impianto, sia nei confronti di terzi, sulla qualità del prodotto effettuato da ENI in capo ai suoi Gestori, con ciò pretendendo di tacitare ogni pretesa di questi ultimi derivante da contestazioni sul prodotto e

di addossare, sempre a questi ultimi, ogni onere diretto ed indiretto in conseguenza [e mettendo, per inciso, una lapide tombale sul riconoscimento dei cali].

Senza una preventiva condivisione tra le parti [Azienda ed Organizzazioni di Categoria e NON tra Azienda e singolo Gestore], che prenda in esame sia la questione di un eventuale nuovo accordo sui cali – posto che quello attuale esplica ancora i suoi effetti giuridici e legali in caso di contestazione [quanto meno sino alla sua disdetta] –, nonché della questione sulla responsabilità della qualità del prodotto [che non può che essere a carico del fornitore], intanto QUELLO CHE L'AZIENDA IMPONE DI FIRMARE SU DAS NON PUÒ ESSERE FIRMATO DAL GESTORE NEI TERMINI PROPOSTI DA ENI.

Considerato che in data odierna FIGISC ha formalizzato all'Azienda una nota di contestazione, LA SOTTOSCRIZIONE DEL DAS DEVE ESSERE INTEGRATA DAL GESTORE CON LA SEGUENTE POSTILLA:

«PER GLI EFFETTI DELLA PRESENTE SOTTOSCRIZIONE SI FA RIFERIMENTO ALLA COMUNICAZIONE INVIATA DA FIGISC AD ENI IN DATA 18 APRILE 2013»



2008 – 2012: L'AUMENTO DEL PREZZO CARBURANTI IMPUTABILE PER 2/3 ALLE MAGGIORI IMPOSTE

In un momento in cui iniziative della Magistratura tornano a far parlare dei prezzi dei carburanti, sempre come una sorta di anomalia tutta italiana [ci riferiamo al «caso Varese», di cui abbiamo scritto su FIGISC ANISA NEWS N. 12 del 15.04.2013], è il caso di un sintetico esame che, investendo un periodo relativamente lungo [cinque anni, 2008-2012], possa evidenziare quanto e perché, non solo in Italia, ma nel più ampio contesto dell'Unione Europea, siano aumentati i prezzi dei carburanti e quali siano stati i fattori più incidenti su tali aumenti.

Al di là di quanto la speculazione dei mercati finanziari mondiali [l'economia di «carta» che parassita sul mercato reale delle materie prime] possa aver pesato sulla quotazione del greggio [e di conseguenza sulla formazione delle quotazioni dei prodotti lavorati, in presenza di margini di raffinazione penalizzanti], nell'Europa comunitaria intera i prezzi dei carburanti [media annuale del 2012 contro media annuale del 2008] sono aumentati senza eccezioni di sorta.

La media aritmetica dei prezzi al consumo dei ventisette Paesi membri è stata pari ad un aumento di 30 eurocent/litro per la benzina e di 22 eurocent/litro per il gasolio.

Sui fondamentali di mercato, il greggio è aumentato di 14 eurocent/litro [da 41 a 55], mentre i prodotti lavorati nello stesso periodo sono cresciuti di 18 eurocent/litro per la benzina e di 11 eurocent/litro per il gasolio.

Media comunitaria incremento quotazioni internazionali e prezzi al consumo – 2008-2012 – Euro/litro

Mercato	2008	2012	Delta
Greggio Brent	0,409	0,546	+0,137
Benzina	0,426	0,610	+0,184
Gasolio	0,537	0,648	+0,111
Al consumo	2008	2012	Delta
Benzina	1,234	1,529	+0,295
(di cui: tasse)	0,674	0,802	+0,128
(senza tasse)	0,560	0,727	+0,167
Gasolio	1,230	1,446	+0,216
(di cui: tasse)	0,558	0,668	+0,110
(senza tasse)	0,672	0,778	+0,106

Sulla media comunitaria, i 30 eurocent di aumento del prezzo al consumo della benzina sono dovuti per 13 eurocent all'incremento delle imposte e per 17 all'incremento del prezzo industriale [quotazione internazionale prodotto e distribuzione, al netto delle imposte]; i 22 eurocent di aumento del prezzo della benzina sono determinati da 11 eurocent di maggiori imposte e da 11 eurocent di aumento del prezzo industriale; l'incremento del prezzo industriale è o in linea o persino più contenuto [ad esempio per la benzina] dell'incremento della quotazione dei prodotti lavorati.

Il dato italiano è, tuttavia, diverso per tutte le voci rispetto alla media comunitaria: contro 30 eurocent di aumento del prezzo al consumo della benzina, in Italia tale aumento è stato di 40 eurocent, contro 13 eurocent di maggiori imposte nella media U.E., l'Italia ne marca 25, sul prezzo industriale i 17 eurocent comunitari diventano 15 in Italia; stessa situazione per il gasolio: prezzo al consumo +36 eurocent in Italia contro i +22 nella media comunitaria, imposte +26 eurocent contro i +11 nella media U.E., prezzo industriale in Italia +10 eurocent contro i +11 di media comunitaria.

In altre parole – come si può vedere dalle successive tabelle –, nel contesto comunitario in media le maggiori imposte hanno pesato sull'aumento del prezzo al consumo dal 43 % della benzina al 51 % per il gasolio, ma in Italia tali valori diventano pari a, rispettivamente, il 62 % ed il 72 %; pari-

menti, il peso che l'aumento del prezzo industriale ha avuto sul prezzo al consumo è in media U.E. dal 49 % per il gasolio al 57 % per la benzina, mentre il dato nazionale scende al 28 % per il gasolio ed al 38 % per la benzina. Come dire che in Italia l'aumento delle imposte ha causato i due terzi dell'aumento dei prezzi al consumo [nella media dei due prodotti], contro il 47 % nella media comunitaria.

Benzina – Incremento prezzi al consumo, imposte e prezzo industriale – 2008-2012 – euro/litro

Paese	Prezzo	Tasse	Senza tasse
Grecia	+0,622	+0,472	+0,150
Svezia	+0,401	+0,178	+0,223
Italia	+0,400	+0,248	+0,152
Slovenia	+0,396	+0,232	+0,164
Irlanda	+0,378	+0,237	+0,141
Lettonia	+0,377	+0,228	+0,149
Lituania	+0,373	+0,197	+0,176
Malta	+0,328	+0,197	+0,131
Danimarca	+0,313	+0,096	+0,217
Regno Unito	+0,313	+0,155	+0,158
Estonia	+0,312	+0,131	+0,181
Ungheria	+0,300	+0,120	+0,180
Slovacchia	+0,298	+0,132	+0,166
Media U.E.	+0,295	+0,128	+0,167
Spagna	+0,293	+0,120	+0,173
Cipro	+0,283	+0,115	+0,168
Germania	+0,258	+0,041	+0,217
Portogallo	+0,246	+0,071	+0,175
Bulgaria	+0,242	+0,050	+0,192
Romania	+0,242	+0,119	+0,123
Austria	+0,234	+0,079	+0,155
Cechia	+0,231	+0,082	+0,149
Belgio	+0,228	+0,050	+0,178
Finlandia	+0,225	+0,063	+0,162
Olanda	+0,217	+0,103	+0,114
Francia	+0,201	+0,030	+0,171
Lussemburgo	+0,199	+0,026	+0,173
Polonia ①	+0,118	-0,045	+0,163

① Nel caso Polonia, le imposte sono addirittura diminuite

**Gasolio – Incremento prezzi al consumo,
imposte e prezzo industriale – 2008-2012
– euro/litro**

Paese	Prezzo	Tasse	Senza tasse
Italia	+0,355	+0,255	+0,100
Svezia	+0,329	+0,167	+0,162
Grecia	+0,312	+0,199	+0,113
Finlandia	+0,293	+0,187	+0,106
Lettonia	+0,269	+0,173	+0,096
Irlanda	+0,262	+0,195	+0,067
Ungheria	+0,262	+0,152	+0,110
Regno Unito	+0,259	+0,148	+0,111
Cipro	+0,258	+0,136	+0,122
Belgio	+0,257	+0,156	+0,101
Malta	+0,232	+0,161	+0,071
Lituania	+0,229	+0,091	+0,138
Slovenia	+0,222	+0,131	+0,091
Estonia	+0,219	+0,115	+0,104
Media U.E.	+0,216	+0,110	+0,106
Spagna	+0,215	+0,112	+0,103
Romania	+0,206	+0,123	+0,083
Danimarca	+0,205	+0,073	+0,132
Portogallo	+0,181	+0,058	+0,123
Austria	+0,165	+0,079	+0,086
Germania	+0,164	+0,027	+0,137
Cechia	+0,163	+0,072	+0,091
Bulgaria	+0,159	+0,037	+0,122
Lussemburgo	+0,147	+0,048	+0,099
Olanda	+0,144	+0,072	+0,072
Polonia	+0,130	+0,038	+0,092
Francia	+0,118	+0,022	+0,096
Slovacchia ①	+0,106	-0,032	+0,138

① Nel caso Polonia, le imposte sono addirittura diminuite

In assoluto l'aumento di imposte più rilevante nel quinquennio si è avuto in Grecia per il prodotto benzina [che partiva, tuttavia, da importi particolarmente bassi], seguito da Italia, Irlanda e Slovenia; per il gasolio, l'aumento di imposte più alto è quello italiano, seguito da Grecia, Irlanda e Finlandia. Due Paesi – Polonia per la benzina e Slovacchia per il gasolio – registrano addirittura una lieve diminuzione di imposte nell'ordine di 3-5 eurocent/litro.

**GIÙ GREGGI E PRODOTTI
LAVORATI: SPAZIO PER
RIDUZIONI MARGINALI DEI
PREZZI**

Complici le revisioni al ribasso dei consumi mondiali [in particolare sui consumi dell'economia cinese, che sta rallentando i suoi ritmi di crescita] e del reintegro delle scorte strategiche statunitensi, il greggio è scivolato sotto la quotazione di 100 dollari/barile [98 circa], mentre scendono le quotazioni dei prodotti finiti sui mercati internazionali, ed i prezzi al consumo anche in Italia scendono significativamente.

I prezzi al consumo hanno cominciato a decrescere dall'inizio di marzo con un *trend* continuato e crescente che lascia, tuttavia, ancora margini a ribassi.

Dall'inizio di marzo, la quotazione di un barile di petrolio è scesa di 7,5 eurocent/litro, mentre le quotazioni dei prodotti finiti sul Mediterraneo hanno perso 10,0 eurocent litro per la benzina e 9,0 per il gasolio.

A fronte di tali decrementi, il prezzo medio servito sulla rete «colorata» [cioè quello più alto e non quello medio corrente, che è ben più basso] è sceso di 8,5 eurocent/litro per la benzina [7,0 senza Iva] e di 9,0 per il gasolio [7,4 senza Iva].

Sul circuito extra-rete [per chiarezza per i *no-logo*] i prezzi di cessione al rivenditore sono scesi di 11,3 eurocent/litro per la benzina e di 9,6 per il gasolio, ed i prezzi degli impianti *no-logo* sono scesi di circa 6,0 eurocent/litro [5,0 senza Iva] per la benzina e di 7,1 per il gasolio [5,9 senza Iva], cioè in misura un po' minore della rete «colorata».

Il ricavo industriale, a seguito della flessione dei fondamentali di base, ne è risultato per tutti [pompe bianche comprese] superiore alla media di qualche cent/litro: ci sono gli spazi, pertanto – se non

assisteremo ad una repentina controtendenza delle quotazioni dei prodotti finiti -, per una ulteriore marginale diminuzione dei prezzi al pubblico per la benzina.

Variazioni quotazioni internazionali e prezzi Italia - Euro/litro

Internazionali	28.02	18.04	Delta
Greggio	0,543	0,468	-0,075
Benzina	0,626	0,526	-0,100
Gasolio	0,637	0,547	-0,090
Prezzo Italia	28.02	18.04	Delta
Rete benzina	1,892	1,807	-0,085
Rete gasolio	1,793	1,703	-0,090
Extrarete benzina	1,678	1,565	-0,113
Extrarete gasolio	1,565	1,469	-0,096
No-logo benzina	1,762	1,702	-0,060
No-logo gasolio	1,655	1,584	-0,071

CONSUMI A MARZO: TIENE O AVANZA L'EXTRARETE, PERDE ANCORA LA RETE

I dati provvisori del Ministero sui consumi di marzo [pubblicati ieri], segnalano ancora un *trend* negativo nella sommatoria di benzina e gasolio rispetto al marzo dello scorso anno: nel complesso, la flessione è del 4,77 %, con un decremento nel circuito rete pari al 6,76 % ed una tenuta nel circuito extrarete [-0,01 %]. In termini di volumi, la rete perde circa 171 milioni di litri, contro appena 100.000 litri in meno in extrarete.

Per dare il senso delle due velocità nei circuiti, il dato della benzina è senz'altro eclatante: -7,54 % in rete, + 17,98 % in extrarete [ossia per gli impianti *no-logo*]; ed anche per il gasolio la flessione dell'extrarete [-2,28 % su gennaio 2012] è appena un terzo del decremento della rete, che si ferma su un -6,29 %.

Come sempre, prosegue la corsa del gpl che marca una crescita di 9,09 punti percentuali in più rispetto al marzo 2012, anche se i consumi in volume non superano i circa 18 milioni di litri in più contro i 171 persi dagli altri due prodotti. Le quote sui consumi di marzo dei diversi prodotti sono

pari al 66 % per il gasolio, al 28 % per la benzina ed al 6 % per il gpl.

Sulla chiusura cumulata del primo trimestre 2013 contro lo stesso trimestre del 2012 [anno del crollo dei consumi], i consumi di benzina e gasolio calano di altri 3,60 punti percentuali, con la rete che però perde ancora un 5,53 % e ben 383 milioni di litri e l'extrarete che guadagna un 1,06 % e 30 milioni di litri. Anche qui i dati sono quasi speculari rispetto al mese: la benzina in rete in tre mesi ci ha rimesso il 6,72 % contro un aumento del 20,60 % dell'extrarete, il gasolio ha perso in rete il 4,82 % e solo l'1,30 % in extrarete; nel complesso le diminuzioni percentuali tra i due prodotti sono abbastanza simili: -3,82 % per la benzina, -3,51 % per il gasolio.

Anche sul trimestre il gpl segna un *trend* positivo rimarchevole: +8,25 % con circa 47 milioni di litri in più, contro 353 persi da benzina e gasolio sommati.

CONSUMI GENNAIO-MARZO - MLD LITRI

Prodotti	2012	2013	Var. %
Rete	2,601	2,427	-6,72%
Extra	0,309	0,372	+20,60%
Benzina	2,910	2,799	-3,82%
Rete	4,324	4,116	-4,82%
Extra	2,559	2,525	-1,30%
Gasolio	6,883	6,641	-3,51%
Rete	6,926	6,542	-5,53%
Extra	2,867	2,898	+1,06%
Totale	9,793	9,440	-3,60%
Gpl	0,573	0,620	+8,25%

I consumi del trimestre si dividono tra gasolio, con una quota del 66,02 % sul totale, benzina, con una quota del 27,82 %, e gpl che registra una quota del 6,16 %.

Continua, quindi, ad aumentare la quota di mercato dei *no-logo* e lo specifico erogato per impianto di questa parte della rete, a tutto detrimento del peso e dell'efficienza [erogato medio] della rete di marchio.