

N. 26/2014 - 26.05.2014

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - 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 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 26

L'ANALISI DI «STAFFETTA» SULLA DERIVA DEL SETTORE E DELLE POLITICHE AZIENDALI

[pagina I]

VERTENZA AUTOSTRADE: INCONTRI DELLA SETTIMANA NON SEGNANO PASSI AVANTI

[pagina 5]

NELLA RETE AUTOSTRADALE: NON CI SONO «ZONE FRANCHE» DALLA RISTRUTTURAZIONE

[pagina 7]

COMUNICAZIONE PREZZI: CON «APP» O SENZA «APP» RESTA SEMPRE L'INGIUSTIZIA

[pagina 10]



L'ANALISI DI «STAFFETTA» SULLA DERIVA DEL SETTORE E DELLE POLITICHE AZIENDALI

Riportiamo, sia pure non integralmente, da *STAFFETTA QUOTIDIANA* di venerdì 23 una analisi che ci sembra cogliere appieno tutto quanto da tempo noi, e tutte le Organizzazioni della categoria, andiamo denunciando in ordine a politiche aziendali che hanno portato ormai il settore - con particolare riferimento al comparto distributivo - ad una deriva inarrestabile.

«.....La crisi della raffinazione langue, anche se al momento ENI è riuscita a salvare la sopravvivenza di Livorno, Marghera e Gela e API a rimettere in marcia senza troppi traumi Falconara. Il settore che in questo momento da più preoccupazioni è la rete carburanti, con il progetto lanciato da GILOTTI al suo esordio, il 20 giugno 2013, di un taglio di non meno di 5.000-7.000 impianti che sembra scomparso dalla scena. Di fatto non ci aveva mai creduto nessuno.

Nel frattempo proprio sulla rete sono avvenuti profondi cambiamenti che toccano le compagnie e i retisti. Con le prime che stanno assecondando l'espansione dei secondi e gli impianti "morituri" che hanno ricevuto impreviste boccate di ossigeno per sopravvivere.

Un'evoluzione di cui sembra aver fatto le spese la GDO, oggi uscita dal dibattito.

Una razionalizzazione che invece di passare per l'aumento dell'erogato medio passa per l'aumento esponenziale degli impianti ghost, la riduzione dei convenzionamenti e l'aumento delle "pompe bianche", una concorrenza sempre più aspra tra impianti che distano tra loro meno di 50 metri, con le compagnie che penalizzano i propri impianti tenendo alti i prezzi sulla rete e praticando rifornimenti di favore agli impianti terzi, con conseguente riduzione delle vendite rete e aumento delle vendite extra-rete di benzina e diesel. Con la conseguenza altresì che i margini si sono ridotti e il business è passato in mano ai retisti, che rivendicano infatti una crescente indipendenza estesa anche al campo della logistica, facendo venir meno il ruolo storico e la posizione dominante delle compagnie sulla rete: come se queste volessero scavarsi la fossa con le proprie mani.....

In prima fila, a torto o a ragione, sul banco degli "imputati", l'azienda leader che a colpi di sconti e di iperself sta cambiando l'immagine e il valore della propria rete sociale, nonostante i soldi spesi in ristrutturazioni varie e nell'abbandono del glorioso marchio AGIP. Con DESCALZI [nuovo amministratore delegato (N.d.R.)] che dovrà decidere cosa farne, perché il gap tra quello che in questi anni lui ha portato a casa come capo dell'exploration&production e quello che è stato perso, o qualcuno dice sperperato, nella corporate, nel gas&power e nel refining&marketing ha raggiunto livelli insopportabili, quantificabili in miliardi di euro.

Di certo al punto in cui siamo non è più possibile evocare l'alibi della crisi. Di fatto ci sono stati errori manageriali che hanno portato ad attardarsi nel salvare il salvabile e a non investire per rafforzare la produttività delle raffinerie e delle reti carburanti. Ogni compagnia andando per la propria strada, senza iniziative consortili per tema dell'Antitrust. Con il tabù del prezzo e dello "stacco Italia" che ha distratto l'attenzione dalla caduta dei profitti. Politiche aziendali che ora non sembrano più difendibili. Oggi, per rinascere, il down-

stream ha bisogno di una politica costruita con l'apporto di tutti.»



Poche sono le chiose od i «distinguo» rispetto ai giudizi espressi da STAFFETTA, se non per sviluppare qualche considerazione aggiuntiva.

La crisi della raffinazione [che da sola accumula la grandissima parte delle perdite di *refining&marketing* nazionale] mentre langue accumula però ulteriori pesanti perdite e deprime ulteriormente il rapporto tra utilizzo e potenzialità degli impianti. E anche se il settore è in crisi non solo in Italia, ma in genere in Europa, il rischio - più che virtuale ormai reale ed indiscusso - è lo smantellamento di una ulteriore parte importante del sistema industriale nazionale e dell'occupazione, nonché l'esposizione ad una perdita di autonomia e ad una accentuazione della dipendenza dall'estero sempre maggiori del sistema energetico anche per i prodotti lavorati. Anche qui c'è una responsabilità dell'industria petrolifera, che non può solo incolpare il «destino cinico e baro», ovvero la permeabilità del mercato da parte dei raffinatori che godono di vantaggi competitivi a causa del minor costo del lavoro o dei minori vincoli ambientali, ecc.

In verità, manca da tanti anni una politica di settore [cui la superficialità della politica non è certo estranea] e soprattutto una visione di insieme ed una capacità di sinergie che avrebbero consentito di prepararsi alla crisi dei consumi, piuttosto che all'aggressività di mercati alternativi, senza rinchiudersi ognuno nel recinto del proprio orticello.

La questione di cornice è, però, un'altra, comune a larga parte dell'economia di questi anni.

Remunerare investimenti e confrontarsi sul mercato sono ormai attività ad alto sforzo ed a bassa soddisfazione: presentano tutte le difficoltà di quella che è sempre stata la così detta economia «reale». Ed è per questo che si preferisce affossarle.

Se in vari settori, più elastici, la «finanza» ha ormai soppiantato la «produzione», tanto da gestire quest'ultima, o i suoi residui, con un'impostazione che ormai prescinde da qualunque fondamentale industriale, in quelli che presentano un elevato grado di integrazione di filiera [ed è il caso del settore petrolifero] vengono sacrificati e terziarizzati tutti gli snodi del sistema i quali comportano sia investimenti che politiche industriali e commerciali con la necessità di continuo aggiornamento, ma che non offrono livelli di rendimento assimilabili a quelli della «finanza». Di qui l'interesse ancora saldo all'*upstream* [ricerca, perforazione, produzione del greggio], che opera a livello globale, consente posizioni di controllo e di contiguità ai mercati anche finanziari, ed un progressivo distacco [come sembra di poter vedere ad esempio nelle cose narrate da STAFFETTA, con condotte tali da apparire autolesionistiche] dal *downstream* [raffinazione e distribuzione], che ha a che fare con variabili locali complesse, con variabili temporali spesso effimere, non durature, e con una marginale o perfino nulla profittabilità.

Quello che accade in questa zona che sta sotto le righe, quindi, è proprio questo: la progressiva perdita di rilevanza di tutta una parte del sistema, che solo apparentemente può stupire e/o sembrare un controsenso.

In realtà si potano, o si lasciano consapevolmente disseccare, tutti quei rami che non producono la quantità di frutti ritenuta ottimale per la durata di una sola stagione. In realtà si «cambia mestiere», perché quello vecchio non ha quel valore aggiunto che altri mestieri possono dare.



E se già, rispetto al contesto complessivo di scenario internazionale, il sistema italiano del *downstream* è molto limitato e progressivamente sembra sempre più marginalizzarsi, ancora più marginali sono le fasi del *downstream* più legate alla distribuzione, laddove le compagnie, assai più che scavarsi la fossa, hanno ormai solo l'interesse di terziarizzare [ossia di «rifilare fuori a qualcuno»] una rete pletorica, l'onere degli investimenti e, infine, il rischio di un mercato in cui i consumi cadono a picco [grazie anche alle politiche fiscali del *bancomat* sempre in funzione sui carburanti] ed in cui imperversa la guerra dei prezzi da esse medesime dolosamente appiccata con il doppio canale di rete ed extrarete.

In questa ottica, finalizzata solo a smontare il sistema, si spiega abbastanza coerentemente come «le compagnie....penalizzano i propri impianti tenendo alti i prezzi sulla rete e praticando rifornimenti di favore agli impianti terzi, con conseguente riduzione di vendite rete e aumento di vendite extrarete», cosa che non è l'accidentale effetto di politiche sbagliate o di aver perso il controllo di qualche mossa spregiudicata sul mercato, bensì di una deliberata condotta di progressivo smarcamento.

E si spiega anche abbastanza coerentemente, più che una voglia di contare di più di retisti e «pompe bianche», il fatto che c'è chi continua ad entrare nel mercato non tanto per ragioni strutturali o perché crede ancora nel fare industria o

commercio, o perché vi sono ancora importanti marginalità di lunga prospettiva, ma piuttosto perché, appunto, finché c'è l'opportunità di sottrarre volumi alla rete tradizionale – su cui si tengono prezzi artificialmente alti per compensare ciò che si vende a prezzi stracciati [e man mano che aumentano i volumi a prezzi stracciati diminuiscono i volumi a prezzi più alti e man mano che questi diminuiscono aumenta il loro prezzo, in un *loop* malefico di matematica certezza], finché dura questa bazza, insomma, si approfitta delle condizioni di favore di un mercato «drogato» in cui i fondamentali – costi, margini, ecc. – sono, ma in realtà sembrano e non sono!, indifferenti.

Che tutto ciò abbia qualcosa di strutturale – con buona pace di chi parla di nuovi modelli, di evoluzione del sistema e di altre baggiate simili – sono le stesse premesse a smentirlo.

E, sempre sull'argomento, appare quanto meno contraddittorio che si finga di ragionare di logistiche, di così dette «rotture di filiera», quando nessuno, ma proprio nessuno dei tanti soggetti che affollano rete e mercato in questa festa dei folli, ha interesse a gestirsi costi veri di sistema fin che dura una situazione in cui si può operare con canali di approvvigionamento che offrono un vantaggio competitivo così sfacciato. E se proprio di logistica si deve parlare, si pensi che – lungi da doverla ulteriormente frammentare per «liberarla» – anch'essa, come la rete, dovrebbe essere drasticamente potata e razionalizzata.



Ben lo ha chiarito la Grande Distribuzione che, come essa stessa afferma, non si sogna neppure di andare a cercare prodotti sul mercato quando sono così convenientemente pronti e così a portata di mano.

Grande distribuzione che forse sarà anche «uscita dal dibattito», ma che è quella che più strutturalmente si appropria al settore in un'ottica, tutta finanziaria, di ottimizzazione del suo *cash flow* e di una ulteriore crescita del drenaggio dei consumi degli italiani, diversamente da chi pensa [ma sono pochissimi] che si possa ancora fare il «mestiere» del commercio o dell'industria in questo settore, o da chi pensa [e sono in tanti, nonostante spesso piangano un morto inesistente] che questo settore oggi – con qualche rischio, ma chi non lo corre? – si presta a puntino al morde e fuggi.

Quale, chiamiamola così, «sensibilità» in siffatto contesto – che è, si ripete, quello di una decostruzione del sistema, di un abbandono delle logiche industriali e commerciali, in cui quel che rimane diventa residuale ed obsoleto, dove gli assetti perdono valore e significato, dove, quindi, viene a mancare una direzione imprenditoriale adeguata al livello di un sistema complesso perché non più interessata al livello di remunerazione del circuito, direzione che non può essere sostituita da una direzione imprenditoriale alternativa, perché il sistema stesso è divenuto una specie di porto di mare in cui si entra e si esce a tutte le ore per finalità affatto diverse da quelle strutturali –, quale sensibilità vi può essere su aspetti come quelli della ristrutturazione della rete?

C'è proprio da dubitare che a qualcuno interessi davvero la sorte della rete: la sua razionalizzazione [che poi dovrebbe essere un drastico ridimensionamento] non è certo una preoccupazione di chi la vuole gradualmente abbandonare perché è diventata una palla al piede. Prova ne sia che alle compagnie petrolifere ciò che interessa è terziarizzarla quanto prima e, fin che ciò non sia interamente completato, mante-

nere erogati senza investire alcunché per consentire comunque una residua vendibilità, ricorrendo alla sua progressiva automazione integrale [il *ghost*]: finiti gli anni degli impianti pilota, delle grandi stazioni, tutta questa anticaglia – sempre vendibile finché la pompa «*minga*» [ci è sembrato un termine più elegante che il suo più popolare sinonimo] qualche goccia di carburante – può anche temporaneamente ridursi alla famosa «*macchinetta*» [per qualcuno la più «*moderna tecnologia*»!] e poi saranno cavoli altrui.

A chi entra nel settore allettato dall'opportunità di sottrarre erogati ad altri godendo del canale del prezzo di favore poco interessa spendere e sostenere costi per qualità e meno che mai poi è interessato a filosofie generali sulla tenuta di un sistema in cui si entra per effimera convenienza e si uscirà quando si troveranno ulteriori cuscinetti su cui scaricare ulteriori fasi di terziarizzazione e mai e poi mai vorrà saperne di pagare la ristrutturazione degli altri [si veda la vicenda del disegno di legge sulla ristrutturazione (poi scomparso nei cassetti) che ha suscitato una levata di scudi di tutti gli «*indipendenti*» sulla contribuzione al fondo]. Sono sempre cavoli altrui ed il grande ortolano è il «*mercato spontaneo*». Resta appunto da concludere quale ristrutturazione della rete sia lecito sperare da tali premesse.



A questa musica fa da ostinato contrappunto la lunga e totale «*imbecillità*» della politica rispetto al settore.

Dice l'Enciclopedia Treccani su questa specifica voce: «*imbecillità [latino: imbecillitas; tedesco: Schwachsinnigkeit]. - Difetto grave, ma non gravissimo, dello sviluppo psichico, che consente l'uso anche largo della parola*». Il termine è crudo, anche se efficacemente evocativo [specie per la seconda parte].

In questo nostro specifico settore, oltre al crudo cinismo ed alla colpevole irresponsabilità dell'industria, tra falsi problemi e clamorosi svarioni, tra invenzioni cervelotiche e ben studiate contiguità, tra menzogne mediatiche ed interventi inutili, tra compiacimenti liberalizzatori e cecità sostanziali sulla natura di questo mercato, purtroppo è sempre emersa – e con gravi ricadute – l'«*inadeguatezza*» [chiamiamola così in via sostitutiva per attenuare il concetto precedente] di politica ed istituzioni.

Anche ammesso che sia ancora possibile, per certo non sarà certo semplice «*far rinascere il downstream*» dagli ingredienti che abbiamo a disposizione. [g.m.]

VERTENZA AUTOSTRADE: INCONTRI DELLA SETTIMANA NON SEGNAI PASSI AVANTI

Sulla vertenza autostrade la settimana appena trascorsa ha segnalato due incontri assolutamente interlocutori, uno, mercoledì 21, con Autostrade del Brennero SpA – incentrato sulla specifica situazione della tratta – ed uno, giovedì 22, con la Conferenza delle Regioni e Province autonome [annunciato su Figisc Anisa News N. 24 del 12.05.2014], finalizzato a cominciare a parlare di ristrutturazione.

Entrambi gli incontri intervenivano a distanza di pochi giorni dall'annuncio del pare favorevole dell'Antitrust alla proposta

del Ministero per i Trasporti di prorogare di diciotto mesi gli affidamenti scaduti e formalizzare una proroga tecnica delle vigenti convenzioni agli affidatari, argomento di cui si è parlato nel corso degli appuntamenti.

Nell'incontro tra i vertici di Autobrennero e le Organizzazioni dei gestori, i vertici della società hanno sottolineato che le subconcessioni già scadute per le aree di servizio della tratta A22 [in data 30 aprile], non potranno che essere prorogate tecnicamente e senza modificazioni di sorta delle condizioni in essere alla data di scadenza, con ciò altresì intendendosi che non vi sarà alcuna revisione da parte di Autobrennero – quanto meno nella fase transitoria – delle pesanti *royalties* connesse agli affidamenti appena scaduti, posizione che è stata contestata dal fronte dei gestori.

In riferimento alla nota questione delle tre aree che sono rimaste chiuse dai primi di maggio per l'abbandono del servizio da parte dell'affidataria TAMOIL, Autobrennero sta attendendo dal Governo le indicazioni per istituire i nuovi bandi di assegnazione.

FAIB AUTOSTRADE, FEGICA ed ANISA pertanto stanno valutando – in riferimento alle posizioni della Società ed alla specifica situazione della tratta - quali iniziative siano da adottare nel merito, senza escludere il ricorso a procedure di segnalazione e di diffida al rispetto della garanzia del pubblico servizio, in affiancamento ad azioni di protesta e chiusura degli impianti della A22.

All'incontro organizzato dal Coordinamento Nazionale Regioni e Province Autonome, cui erano stati invitati il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, il MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, l'ANAS, l'AISCAT, l'UNIONE PETROLIFERA, nonché FAIB, FEGICA ed ANISA, i grandi assenti sono stati proprio il Ministero dei Trasporti e l'ANAS.

Al tavolo, tutte le rappresentanze intervenute hanno segnalato l'assoluta gravità della crisi del comparto, determinandone le concause nell'elevato livello delle *royalties* corrisposte dalle compagnie petrolifere e della loro incidenza sul prezzo, nel drastico

crollo degli erogati e nella diminuzione del traffico autostradale.

Non potevano mancare, ovviamente, riferimenti sullo stato della rete, per la quale è stata evidenziata la necessità di una ristrutturazione che intervenga a razionalizzare non solo la ridondanza degli impianti [circa 470 su circa 6.600 km di asse viario, ossia un impianto ogni 28 km lineari], ma altresì lo stato dei servizi in relazione alla giustificazione dei costi, tenuto conto che circa un terzo della rete è ormai contrassegnato da un volume di erogato inferiore alla soglia minima di sostenibilità.

Scontata la necessità di riconvocare la riunione con la presenza di tutti i soggetti, FAIB AUTOSTRADE, FEGICA ed ANISA hanno sollecitato l'inderogabile necessità ed urgenza di riavviare il tavolo della specifica vertenza autostrade presso il Ministero per lo sviluppo economico, proprio in vista dell'emanazione dell'«atto di indirizzo» annunciato dal ministero dei Trasporti finalizzato all'elaborazione di un piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali che razionalizzi le infrastrutture e rivisiti le modalità di resa dei servizi.

Tematiche sulle quali le Organizzazioni di categoria hanno già rappresentato al MISE indirizzi di lavoro che dovranno essere attentamente valutati, con particolare riferimento alla definizione tecnico-giuridica dei fondamentali concetti di «*pubblica utilità*», di «*servizi indispensabili*» e di «*livelli di servizi*».



NELLA RETE AUTOSTRADALE: NON CI SONO «ZONE FRANCHE» DALLA RISTRUTTURAZIONE

«Sulla difficilissima e fondamentale partita della ristrutturazione nella rete autostradale non ci sono "zone franche", cioè immuni da una situazione di marcata difficoltà a tenere la soglia della sostenibilità tra costi per il livello dei servizi prestati e crollo delle vendite e, quindi, dei ricavi» sostiene il Presidente Nazionale ANISA, Stefano CANTARELLI, per il quale «la precarietà di una quota maggioritaria delle imprese di gestione è generalizzata su tutta la rete, come dimostrano le analisi da noi condotte sullo stato delle diverse tratte autostradali.»



ANISA ha mappato le diverse tratte con almeno otto aree di servizio, confrontandole con gli erogati medi del 2012 per provincia [si tratta degli ultimi dati ministeriali disponibili a livello disaggregato regionale e provinciale, quelli del 2013 dovrebbero essere resi noti fra qualche tempo].

«Le risultanze di tale analisi» spiega Cantarelli «che sono già datate, se si pensa che nel 2013 vi è stato un ulteriore decremento delle vendite nell'ordine del 10 % sulla rete autostradale, ci dicono che su 350 aree di servizio mappate [quindi un campione assai significativo sul totale, circa il 75 %], ben 204 sono ubicate in province in cui l'erogato

medio/impianto è inferiore alla soglia critica dei 5 milioni di litri. Ossia ben il 58,3 % delle aree di servizio mappate è borderline rispetto all'equilibrio di sostenibilità, mentre 74 di queste, ossia il 21,1 % di tutte le aree di servizio mappate, è ubicata in province in cui l'erogato medio/impianto è inferiore a 3 milioni di litri, ovvero è in condizioni di assoluta marginalità ed insostenibilità economica conclamata.»

Di seguito, sono indicate le situazioni per ciascuna di quindici tratte oggetto di mappatura e di una situazione regionale in cui sono state cumulate tre distinte tratte.

In base all'erogato medio provinciale del 2012, all'ubicazione dell'area, si è distinta la rete per tre classi di erogato: sopra e sotto i 5 milioni di litri/impianto e sotto i 3 milioni di litri, calcolando anche l'aliquota delle tre classi sul totale degli impianti della tratta.

I prospetti sono riportati in ordine decrescente [dalle tratte con un numero più alto di aree di servizio in giù].

A1	Unità	%
Impianti	61	
> 5 mln litri	48	78,7%
≤ 5 mln litri	13	21,3%
< 3 mln litri	0	0,0%

A14	Unità	%
Impianti	58	
> 5 mln litri	28	48,3%
≤ 5 mln litri	30	51,7%
< 3 mln litri	14	24,1%

A4	Unità	%
Impianti	33	
> 5 mln litri	21	63,6%
≤ 5 mln litri	12	36,4%
< 3 mln litri	2	6,1%

A3	Unità	%
Impianti	27	
> 5 mln litri	1	3,7%
≤ 5 mln litri	26	96,3%
< 3 mln litri	0	0,0%

A22	Unità	%
Impianti	22	
> 5 mln litri	12	54,5%
≤ 5 mln litri	10	45,5%
< 3 mln litri	8	36,4%

A12	Unità	%
Impianti	20	
> 5 mln litri	12	60,0%
≤ 5 mln litri	8	40,0%
< 3 mln litri	4	20,0%

SICILIA A18+A19+A20	Unità	%
Impianti	20	
> 5 mln litri	6	30,0%
≤ 5 mln litri	14	70,0%
< 3 mln litri	0	0,0%

A26	Unità	%
Impianti	17	
> 5 mln litri	0	0,0%
≤ 5 mln litri	17	100,0%
< 3 mln litri	5	29,4%

A10	Unità	%
Impianti	15	
> 5 mln litri	0	0,0%
≤ 5 mln litri	15	100,0%
< 3 mln litri	9	60,0%

A21	Unità	%
Impianti	13	
> 5 mln litri	7	53,8%
≤ 5 mln litri	6	46,2%
< 3 mln litri	2	15,4%

A6	Unità	%
Impianti	12	
> 5 mln litri	0	0,0%
≤ 5 mln litri	12	100,0%
< 3 mln litri	8	66,7%

A7	Unità	%
Impianti	12	
> 5 mln litri	2	16,7%
≤ 5 mln litri	10	83,3%
< 3 mln litri	0	0,0%

A16	Unità	%
Impianti	12	
> 5 mln litri	0	0,0%
≤ 5 mln litri	12	100,0%
< 3 mln litri	10	83,3%

A5 + DIR A4-A5	Unità	%
Impianti	11	
> 5 mln litri	0	0,0%
≤ 5 mln litri	11	100,0%
< 3 mln litri	6	54,5%

A15	Unità	%
Impianti	9	
> 5 mln litri	5	55,6%
≤ 5 mln litri	4	44,4%
< 3 mln litri	4	44,4%

A13	Unità	%
Impianti	8	
> 5 mln litri	4	50,0%
≤ 5 mln litri	4	50,0%
< 3 mln litri	2	25,0%

Totale	Unità	%
Impianti	350	
> 5 mln litri	146	41,7%
≤ 5 mln litri	204	58,3%
< 3 mln litri	74	21,1%

«Come si può osservare dai dati che sono stati esposti» commenta il Presidente ANISA «solo in sei delle sedici situazioni esaminate la quota degli impianti ubicata in province con erogati medi superiori a 5 milioni di litri è superiore al 50 % della rete di tratta, in un caso è pari al 50 % ed in nove casi è inferiore al 50 %, con sei casi in cui è o prossima od eguale a zero. La quota degli impianti siti in province con erogati medi inferiori a 3 milioni di litri è superiore al 50 % in ben quattro su sedici casi, ed in uno di questi è persino superiore all'80 %».

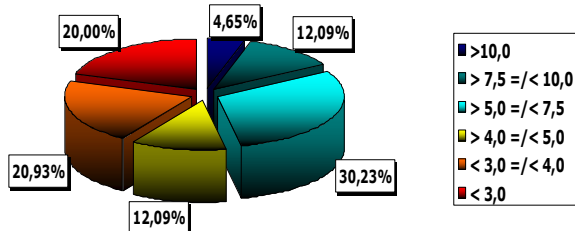
Oltre a questa analisi generalizzata, ANISA ha provveduto a dedicare una specifica ricerca alla rete ASPI – che detiene poco meno della metà dell'intera rete nazionale – con i risultati che sono illustrati di seguito.

«La rete ASPI» specifica Cantarelli «conta ben 215 aree di servizio: di queste 114, pari al 53,0 % del totale sono ubicate in province in cui l'erogato medio per AdS non supera i cinque milioni di litri, e 43 di esse – ossia il 20,0 % del totale – in province in cui l'erogato medio scende sotto i tre milioni di litri. Una situazione che solo in parte risulta leggermente migliore della media.»

RETE ASPI – CLASSI DI ADS IN RELAZIONE AGLI EROGATI MEDI DELLE PROVINCE DI APPARTENENZA

Erogato medio/impianto provincia di appartenenza AdS ASPI	N.ro AdS ASPI	% sul totale AdS ASPI
>10,0 mln litri	10	4,65%
> 7,5 ≤ 10,0 mln litri	26	12,09%
> 5,0 ≤ 7,5 mln litri	65	30,23%
> 4,0 ≤ 5,0 mln litri	26	12,09%
> 3,0 ≤ 4,0 mln litri	45	20,93%
< 3,0 mln litri	43	20,00%
TOTALE	215	100,00%

Aree ASPI per classi erogato/impianto provincia ubicazione



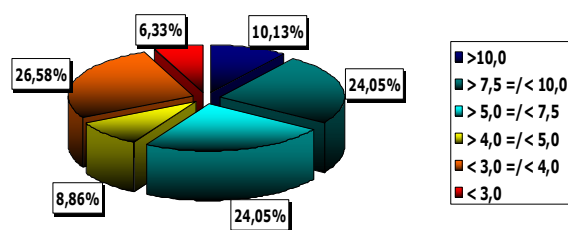
«Sulla rete ASPI» precisa il Presidente ANISA «opera da anni, e sempre nelle stesse aree, un meccanismo di intervento sul prezzo: si tratta del così detto "Prezzo Amico". Le aree di servizio che sono assistite da questo intervento sono settantanove, ossia circa un 36,7 % dell'intera rete in mano ad ASPI. Che tale strumento abbia oggettivamente contribuito ad influire sulle differenziazioni o più correttamente discriminazioni dei prezzi sulla rete è innegabile, come è innegabile che esso abbia contribuito in parte alla difesa [per quanto arbitraria ed unilaterale] di limitate aliquote di consumi, circostanza at-

testata dai dati che più sopra sono stati illustrati.»

Le statistiche della presenza del «Prezzo Amico» in relazione alle classi di erogato delle province in cui sono ubicate le aree di servizio della rete ASPI sono, sinteticamente, le seguenti.

Erogato medio/impianto provincia di appartenenza AdS ASPI (mln litri)	AdS ASPI con «Prezzo Amico»	%	% Ads «Prezzo Amico» sulle Ads ASPI
>10,	8	10,1%	80,0%
> 7,5 ≤ 10,	19	24,0%	73,1%
> 5,0 ≤ 7,5	19	24,0%	29,2%
> 4,0 ≤ 5,0	7	8,9%	26,9%
> 3,0 ≤ 4,0	21	26,6%	46,7%
< 3,0	5	6,3%	11,6%
TOTALE	79	100,0%	36,7%

Aree ASPI con Prezzo Amico per classi erogato/impianto provincia ubicazione



COMUNICAZIONE PREZZI: CON «APP» O SENZA «APP» RESTA SEMPRE L'INGIUSTIZIA

Ci siamo arrivati: è quello cui si voleva arrivare per il suo valore così *tech&trendy* di forte impatto mediatico dopo avere imposto l'obbligo a tutti i gestori di comunicare i prezzi praticati.

Ossia, come sbandierato dal Ministero per lo sviluppo economico nei giorni scorsi, la disponibilità di una «app» [applicazione] così meglio definita dal sito di *REPUBBLICA ECONOMIA*:

«Guardare lo smartphone, ma non quando si guida, per sapere dove si trovano i distributori di benzina che applicano i prezzi più vantaggiosi. La novità arriva dal MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, che ha lanciato un'applicazione gratuita, disponibile su store Googleplay e a breve su iTunes, sviluppata in collaborazione con Unioncamere e Infocamere. L'applicazione Osserva-Prezzi carburanti offre una mappa e un campo di ricerca, nel quale indicare a quale tipo di carburante [benzina, diesel o Gpl, ad esempio] si è interessati.

Sul display appaiono così i distributori nel raggio di 5 chilometri, evidenziati con una pompa di benzina colorata di verde per i prezzi più bassi e di rosso per quelli più alti. Tra le altre funzioni, si può anche generare un elenco di benzinai ordinati per prezzo e calcolare il percorso per arrivare a quello selezionato.»

Perfetto! Anche se una boiata, ancorché altamente tecnologica resta una boiata, per di più forse messa in piedi con soldi pubblici quando i privati hanno già reso disponibili da anni gli stessi servizi, e quindi, anche una «boiata di stato».

Vale la pena di ricordare che noi non siamo contro la pubblicità dei prezzi – del resto già da anni ampiamente assolta da cartelli, cartellini, benzocartelloni, *totem*, ecc. -, ma

non siamo neppure contenti di dover sputtanare davanti a tutti il Gestore i cui prezzi sono alti perché – nel totale sbattimento di altre Istituzioni sulla violazione delle regole della concorrenza – il suo fornitore vincolante vende ad altri a prezzi stracciati ed al Gestore a prezzi altissimi.

Così come crediamo fermamente che tutte queste menate propagandistiche sui prezzi siano solo un modo per giocare a nascondino con la mala coscienza di Governi che fanno solo aumentare i prezzi aumentando le imposte, e che pensano che il consumatore debba solo sapere quale è il prezzo più buono senza sapere né il perché, né quali possibili misfatti si commettono dietro le quinte del prezzo.

Perciò un'ingiustizia – e solo tale è questo provvedimento per la Categoria – rimane un'ingiustizia anche se sia massimamente tecnologizzata, sbattuta sui telefonini [il che va tanto di moda] e benedetta dalla Repubblica.

Ovviamente, tutto questo si fa [si fa per dire!] per il Consumatore al quale interessa il prezzo e basta. Come si è sentito dire in questi giorni, d'ora in avanti nel calcolo del PIL si terrà conto anche di stupefacenti e prostituzione. E chissà che, nel più puro «interesse del consumatore», qualche Ministero non ci regali una bella «app» per poter consultare sullo *smartphone* anche i prezzi più convenienti di questi particolari servizi. Tanto, chi se ne frega di quel che c'è dietro! [g.m.]

