figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 18/2015 18.05.2015

FIGISC SU RISTRUTTURAZIONE: NON SERVANO ALTRI 40 ANNI !



…dopo quarant'anni di posizioni divergenti, di interventi dirigistici ed anche destrutturanti [tra cui alcune "liberalizzazioni" forzose sull'onda di tematiche estranee al vero nodo del problema], si registra una unità di intenti che è, oltretutto, ampiamente dovuta alla necessità di non lasciare ulteriormente decantare una situazione cui va messo mano immediatamente, pena l'essere ormai fuori tempo massimo, e che in assenza di un indirizzo chiaro sommerebbe le difficoltà del mercato (una ristrutturazione fatta dai prezzi), il gap degli interventi mai effettuati nonostante le regole ci siano da tempo (la permanenza degli incompatibili), con un progressivo ed irreversibile deterioramento della qualità della rete e dei servizi. Più che valide ragioni per andare avanti, evitando di dover ricominciare da capo un processo sul quale non si possono certo attendere decenni e nemmeno anni per arrivare ad una nuova sintesi su scenari che sarebbero drasticamente mutati e definitivamente compromessi…

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: AL TAVOLO DEL MINISTERO LUCI ED OMBRE

Al tavolo ministeriale di mercoledì 13 maggio, che ha affrontato il nodo autostrade – subito in coda a quello sulla…

PREZZI & ACCORDI (2): I CASI DI API-IP ED ESSO

Dopo i casi di ENI e Q8 – esaminati nel numero 17 di Figisc Anisa News dell'11 maggio – continua…

FIGISC ANISA NEWS N. 18/2015

SOMMARIO

FIGISC SU RISTRUTTURAZIONE: NON SERVANO ALTRI 40 ANNI !
18 maggio 2015

AUTOSTRADE: AL TAVOLO DEL MINISTERO LUCI ED OMBRE
18 maggio 2015

PREZZI & ACCORDI (2): I CASI DI API-IP ED ESSO
18 maggio 2015

Scarica

Nota informativa
a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

Copyright © 2014 – All Rights Reserved. Ispirato a kopatheme.com, personalizzato da Omnia Comunicazioni

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC SU RISTRUTTURAZIONE: NON SERVANO ALTRI 40 ANNI !

— 18 maggio 2015



«*Quelli proposti sono punti buoni e – dopo aver fatto alcune verifiche tecniche -, li potremmo inserire già nel disegno di legge Concorrenza*».

Questo il commento del Sottosegretario al Ministero dello sviluppo economico, Sen. **Simona VICARI**, alla riunione tenutasi mercoledì scorso, 13 maggio, sulla proposta di razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti unitariamente predisposta da **FAIB**, **FEGICA**, **FIGISC** ed **UNIONE PETROLIFERA**, **ASSOPETROLI**, **CONSORZIO GRANDI RETI**, riunione cui hanno presenziato, oltre al Sottosegretario, i Direttori Generali, **Gianfrancesco VECCHIO** e **Gilberto DIALUCE**, ed a cui sono stati invitati, oltre ovviamente ai sottoscrittori della proposta, altresì **ANCI** e **Coordinamento Regioni** sul fronte istituzione e, tra altri operatori del mercato, **ANCC COOP**, **ANCD CONAD**, **ASSOINDIPENDENTI**, nonché la filiera degli eco-prodotti, rappresentata da **ASSOGASMETANO**, **FEDERMETANO** e **ASSOGASLIQUIDI**.

Così commenta i risultati del tavolo **Maurizio MICHELI**, Presidente Nazionale della **FIGISC**:

«*Va anzitutto dato atto al Ministero di avere dimostrato la massima collaborazione e disponibilità, anche rispetto ai punti di criticità pur presenti nel documento, e di aver preso atto comunque della grande novità di una proposta unitaria, frutto di un lavoro complesso che ha dovuto garantire una sintesi ed un equilibrio delle posizioni della stragrande maggioranza del settore. La stessa Sen.* ***VICARI*** *ha riconosciuto tale aspetto di eccezionalità che in ogni caso si sposa perfettamente con i contenuti positivi della proposta.*

*Occorre ben tenere a mente che sulla tematica della razionalizzazione della rete, dopo quarant'anni di posizioni divergenti, di interventi dirigistici ed anche destrutturanti [tra cui alcune "*liberalizzazioni*" forzose sull'onda di tematiche estranee al vero nodo del problema], si registra una unità di intenti che è, oltretutto, ampiamente dovuta alla necessità di non lasciare ulteriormente decantare una situazione cui va messo mano immediatamente, pena l'essere ormai fuori tempo massimo, e che in assenza di un indirizzo chiaro sommerebbe le difficoltà del mercato (una ristrutturazione fatta dai prezzi), il* gap *degli interventi mai effettuati nonostante le regole ci siano da tempo (la permanenza degli incompatibili), con un progressivo ed irreversibile deterioramento della qualità della rete e dei servizi. Più che valide ragioni per andare avanti, evitando di dover ricominciare da capo un processo sul quale non si possono certo attendere decenni e nemmeno anni per arrivare ad una nuova sintesi su scenari che sarebbero drasticamente mutati e definitivamente compromessi*».

E sui lavori del tavolo «*Una riunione interessante, per quanto affollata*» riporta **STAFFETTA** «*in cui si è entrati nel merito delle questioni e al termine della quale, poco dopo le 19, il ministero dello Sviluppo economico ha "*assunto*" la proposta unitaria come base, impegnandosi a coinvolgere il ministero dell'Ambiente sulla delicata questione della "*moratoria*" sulle bonifiche e ad esaminare i profili potenzialmente problematici dal punto di vista Antitrust. Il tutto per arrivare a un testo "*limato*" da presentare in Parlamento come emendamento al ddl Concorrenza*».

Al tavolo – al netto delle posizioni già espresse in precedenza, ad esempio da Assoindipendenti – una più che netta opposizione alla proposta è stata espressa, come del resto era nelle previsioni, dai rappresentanti della Grande distribuzione cooperativa, e, sul fronte istituzionale, le Regioni chiedono in soldoni di non essere «*bypassate*» sulla competenza in materia di incompatibilità territoriali ed ambientali.

Il Direttore Gianfrancesco Vecchio ha fornito un importante contributo sulla specifica questione delle norme urbanistiche per l'apertura degli impianti – che prevede l'abrogazione della

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

deroga ai Piani Regolatori per la localizzazione degli impianti che venne introdotta dal decreto legislativo 32/1998 -, sottolineando che la formulazione introdotta non dovrebbe prestarsi a rilievi sotto il profilo anticoncorrenziale.

Sulla complessa questione della moratoria allo smantellamento degli impianti dismessi – mancava tuttavia il rappresentante del Ministero dell'Ambiente -, il Ministero evidenziato la necessità di eliminare le fonti di rischio di inquinamento, dovendosi provvedere anzitutto allo svuotamento delle cisterne degli impianti in dismissione, e sul punto specifico, come previsto dalla proposta unitaria, UNIONE PETROLIFERA, ASSOPETROLI e GESTORI hanno messo a disposizione del Ministero dello sviluppo economico ogni utile «*assistenza tecnica*» per sostenere il provvedimento presso le istanze del Ministero dell'Ambiente.

Da parte di ASSOPETROLI si è sostenuto che ora si tratta di adottare il testo condiviso in sostituzione di quello adottato dal Consiglio dei Ministri del Governo Letta ancora nel dicembre 2013 e poi mai approdato al Parlamento, in considerazione che «*La proposta – che è una grande prova di maturità che i principali attori della filiera hanno saputo concretizzare in un contributo importante per il settore, privilegiando, forse per la prima volta, gli interessi dell'intero sistema rispetto a quelli della singola categoria – non può certamente essere snaturata o acquisita parzialmente, visti i delicati equilibri e le reciproche rinunce che l'hanno resa possibile, e deve opportunamente costituire la base per accogliere gli interventi necessari ad allargare il consenso anche a quelle parti che oggi hanno manifestato qualche perplessità,* in primis *le Regioni, oltre ai necessari interventi ed alle opportune verifiche volte ad armonizzarne i contenuti con la disciplina ambientale e della concorrenza*».



La Sottosegretaria del MISE, Simona VICARI

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: AL TAVOLO DEL MINISTERO LUCI ED OMBRE

— 18 maggio 2015



Al tavolo ministeriale di mercoledì 13 maggio, che ha affrontato il nodo autostrade – subito in coda a quello sulla razionalizzazione della rete ordinaria – **ANISA CONFCOMMERCIO** era presente con una folta delegazione comprendente il Presidente Nazionale, **Stefano CANTARELLI**, **Luca SQUERI**,Vicepresidente emerito, i Vicepresidenti **Massimo TERZI** ed **Euro RUOCCO**, ed **Aristide CORAZZI**, **Michele FINIZIO**, **Romeo PERRERA**, Consiglieri Nazionali, e **Francesco SQUERI**.

Di seguito il commento del Presidente **CANTARELLI** sull'esito dell'incontro:

«*Un incontro con luci ed ombre: permangono ancora distanze tra le parti del settore ed anche sul fronte pubblico, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si attesta sull'atto di indirizzo ed il Ministero dello sviluppo economico, in persona del Sottosegretario Sen. che ha cercato di ravvicinare le posizioni. Sui fronti aperti dal punto di vista delle Organizzazioni dei gestori – continuità gestionale, ristrutturazione, quadro dei rapporti economici e contrattuali – si può segnalare quanto meno un segnale di schiarita sulla salvaguardia degli accordi del 2002: un tema che sembra incontrare una certa disponibilità dei Concessionari e dell'Unione Petrolifera, anche se nulla è ancora definitivo e codificato in tal senso e permangono posizioni per mettere in prospettiva in discussione questo che per i gestori è un aspetto irrinunciabile.*

*Il tavolo non ha assolutamente affrontato il nodo dei rapporti interni al settore, degli accordi e dei prezzi, ed è stato ancora assolutamente interlocutorio sul tema ristrutturazione: un aspetto su cui le Regioni – presenti all'incontro – hanno rimarcato la necessità di avere un ruolo [anche se a suo tempo non hanno ritenuto di impugnare l'atto di indirizzo], mentre sulle possibili chiusure di aree di servizio marginali l'**ANAS** ha ribadito la non superabilità del limite dei 50 chilometri tra un'area e l'altra. Sul tema pesano peraltro da un lato il fatto che sia stato già superato abbondantemente il limite per la presentazione dei piani dei Concessionari [che avrebbero dovuto essere presentati a febbraio ed approvati a marzo], dall'altro il pronunciamento del Tribunale Amministrativo [atteso per il 15 luglio] sulla sospensiva richiesta nel ricorso presentato da **FAIB Autostrade**, **FEGICA** ed **ANISA**. Il tutto mentre sullo sfondo vi è la futura scadenza della proroga dei bandi per l'affidamento dei servizi che riguardano poco meno di metà della rete, su cui vi è da immaginare che l'Antitrust non intenderà lasciare le cose come stanno, mentre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sembra non volersi discostare dal provvedimento emanato a fine gennaio.*

Vi è comunque di positivo che il tavolo – sia pure attraverso incontri bilaterali di approfondimento dei due Ministeri coinvolti con tutte le parti – continuerà a lavorare per arrivare a qualche sintesi nel giro di qualche settimana: una fase in cui la vigilanza delle Organizzazioni dei gestori sarà massima per affermare contenuti accettabili per la categoria e per tradurli in atti concreti.»

STAFFETTA definisce quello di mercoledì 13 maggio un «*incontro interlocutorio … Le posizioni restano distanti, con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che vorrebbe dar seguito all'Atto di indirizzo con conseguente indizione delle nuove gare per l'affidamento delle stazioni di servizio [sono circa 250 quelle in scadenza a fine anno]. I rappresentanti della filiera petrolifera chiedono invece modifiche ai criteri per i bandi e in particolare sulle royalty, modifiche che riflettano il mutato contesto economico, con calo del traffico e degli erogati. La novità è la consapevolezza da parte dei ministeri che, per evitare di trovarsi a fine anno con aree di servizio abbandonate, il tempo per prendere una decisione è praticamente scaduto. Perché i bandi possano vedere una partecipazione numerosa e consapevole, dovranno essere emanati entro l'estate, ma ad oggi mancano ancora i piani di ristrutturazione delle società concessionarie. I due ministeri hanno deciso così di procedere con incontri bilaterali [tra Mise e Mit e con gli altri soggetti interessati] per giungere nel giro di un paio di settimane a una qualche soluzione condivisa*», mentre **QUOTIDIANO ENERGIA**, ribadendo il carattere interlocutorio dell'incontro, riferisce che esso «*ha posto le basi per ulteriori approfondimenti già nelle prossime due settimane, in attesa della decisione del TAR il prossimo 15 luglio sulla sospensiva dell'atto di indirizzo Mit-Mise. A dettare il ritmo dell'agenda la crescente consapevolezza che i tempi si stanno facendo sempre più stretti, con gli affidamenti in scadenza entro fine anno di circa 250 stazioni di servizio.*

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

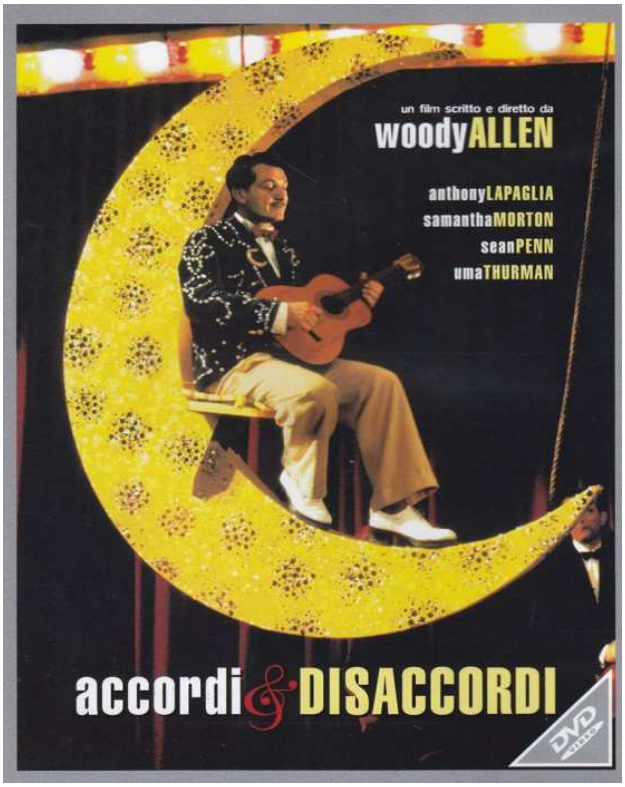
Intorno al tavolo, presenziato sempre dal Sottosegretario ***Simona VICARI****, anche il Direttore Generale per la Vigilanza sulle concessioni autostradali del* ***MIT****,* ***Mauro COLETTA****, l'****UNIONE PETROLIFERA****,* ***AISCAT*** *e le* ***REGIONI****. Alla riunione, ha sottolineato il Vicepresidente di* ***ANISA-CONFCOMMERCIO****,* ***Massimo TERZI****, "*sono state prese in considerazione alcune richieste da parte dei gestori delle aree di servizio autostradali*", che si dichiarano quindi "*moderatamente soddisfatti*" e dato che "*c'è stato un timido avvicinamento delle parti, di sciopero al momento non ne parliamo*".*

*"*Nell'arco di una quindicina di giorni dovremmo completare il primo giro di consultazioni*", ha concluso Terzi, sottolineando che Vicari "*ha diligentemente messo un po' d'accordo le parti cercando di smussare le posizioni più complicate*"».*

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

PREZZI & ACCORDI (2): I CASI DI API-IP ED ESSO

— 18 maggio 2015



Dopo i casi di **ENI** e **Q8** – esaminati nel numero 17 di **Figisc Anisa News** dell'11 maggio – continua la valutazione sulle politiche di prezzo dei diversi marchi petroliferi, nell'intento di accertare, sia in relazione ad accordi intervenuti tra le parti, sia in loro assenza, come il mercato «*reale*» possa ragionevolmente fare considerare conseguibili obiettivi quali la «*centralità del gestore*» o le «*condizioni eque per competere*».

I casi proposti in questo numero sono quelli di **API-IP** e di **ESSO**.

Nel primo caso, quello di **API-IP**, la grande distanza sulle questioni economiche e normative ha impedito di raggiungere una sintesi minimamente accettabile perché le Organizzazioni di categoria sottoscrivessero un accordo con la compagnia. Questa è scesa direttamente alle singole gestioni a trattare condizioni e formule commerciali: il risultato è – come si vedrà qui di seguito – che nonostante questa «*mano libera*» sul gestore che avrebbe dovuto assicurare massima flessibilità e spregiudicatezza all'azienda per posizionarsi sul mercato, le politiche commerciali di **API-IP** sono assai deludentemente efficaci sul piano della competitività sia con gli altri marchi che, ovviamente, con gli impianti *no-logo*.

Nel secondo caso, quello di **ESSO**, si ricorderà che – dopo la lunga stagione del mancato rinnovo degli accordi con i gestori e delle proposte «*indecenti*» sulle nuove figure professionali con cui l'industria petrolifera stava incartando il settore da anni -, quello con **ESSO** fu il primo rinnovo di accordi, salutato come la «*prima breccia nel muro*» eretto dalle controparti, dando il segnale alla ripresa di relazioni più normali nel settore, anche se comunque esse sono poi state contrassegnate da accordi sotto il profilo economico definibili «*di solidarietà*» e abbastanza indefiniti ed astratti sui nodi cruciali del mercato, quali appunto, le famose «*condizioni eque per competere*».
E tuttavia, il caso **ESSO**, come si vede in appresso dai numeri, evidenzia – a differenza degli altri casi fin qui esaminati – una più solida impostazione di politica commerciale sui prezzi, che riesce ad esprimere una certa capacità competitiva certamente più dinamica ed efficace rispetto al mercato di riferimento.

E non c'è dubbio che, al di là di ogni volonteroso e generoso tentativo di riportare al centro del discorso l'osservanza delle regole, il rispetto dei diritti, l'intangibilità del margine, ecc., ed in presenza di una lunga fase di falcidia di erogati e di margini, sono le politiche di prezzo ad indicare con l'unica oggettività possibile se e come le aziende intendano stare in primo luogo sul mercato, con tutto ciò che questo – davvero e non solo teoricamente – comporta per i gestori dei marchi, la cui «*centralità*» è un contenitore vuoto se significa meno erogati [così come, a loro volta, gli erogati sono un contenitore vuoto se non garantiscono margini remunerativi corretti], elementi che sono, appunto, gli erogati ed i margini, la conseguenza positiva o negativa a seconda dei casi delle così dette «*condizioni per competere*».

Monitorati, raccolti ed elaborati i dati dei prezzi nazionali medi in modalità, sia «*self*» che «*servito*», del «**Dossier Prezzi**» di **STAFFETTA** dal 17 febbraio al 14 maggio, intanto si conferma quanto già altre volte evidenziato sulla marcata differenza di prezzo tra l'una e l'altra modalità: un delta che non supera i 2,7-2,8 cent/litro per la rete *no-logo*, e che sale progressivamente dal minimo di 4,1-4,2 cent/litro di **TAMOIL** al massimo di 13,6-13,7 cent/litro di **Q8**, con una media ponderata [calcolata cioè in base al numero degli impianti sul totale] della rete «*colorata*» di 8,7 cent/litro.

Delta servito su self – Euro/litro

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Benzina		Gasolio	
Q8	0,136	Q8	0,137
API-IP	**0,099**	**API-IP**	**0,102**
COLORATI	*0,087*	*COLORATI*	*0,087*
ENI	0,086	ENI	0,086
SHELL	0,083	SHELL	0,085
ESSO	**0,075**	**ESSO**	**0,072**
TOTAL ERG	0,064	TOTAL ERG	0,061
TAMOIL	0,041	TAMOIL	0,042
NO-LOGO	*0,028*	*NO-LOGO*	*0,027*

Non arriva ai valori estremi di **Q8**, ma anche il delta tra le due modalità di **API-IP** ha un valore che supera la media degli impianti «*colorati*», attestandosi attorno ai 10 cent/litro, mentre nel caso di **ESSO** l'entità del differenziale tra modalità «*self*» e «*servito*» è inferiore alla media, pur mantenendosi abbastanza elevato, ossia leggermente oltre i 7 cent/litro.

Come la volta precedente – nella valutazione su **ENI** e **Q8** -, ci si domanda se ci sia una giustificazione per questo divario di prezzo.
Sul piano del ricavo aziendale – prezzo al netto di imposte, Platt's e sconto al gestore – il delta prezzo significa tra i 5 ed i 6 cent/litro sul «*servito*» in più rispetto al «*self*» – a seconda che si parli di **ESSO** o **API-IP**. Come già sottolineato, non è dovuto né alla libera iniziativa del gestore di rimpolpare il prezzo [ossia il cosiddetto «*overprice*» ammesso contrattualmente è lontanissimo da questi valori], né alla necessità di coprire il costo della – chiamiamola pure così – «*incentivazione*» del maggior margine contrattuale al gestore sul «*servito*», ossia il maggior costo per spingere il gestore alla *mission impossible* di vendere prodotto al prezzo meno competitivo a fronte sul mercato di un eccesso di offerta al prezzo più competitivo -, che vale, spanna più spanna meno, da un quarto ad un ottavo del divario di prezzo a seconda che si parli di **API-IP** od **ESSO**.

Come nell'analisi effettuata nel numero precedente di **Figisc Anisa News**, al di là della «*tara*» sul più o meno consistente delta prezzo tra «*self*» e «*servito*», i dati dei prezzi servono anche a valutare se i marchi offrano quantomeno un qualche grado di «*competitività*» rispetto al mercato complessivo. Ne è stata fatta una rilevazione sia su base nazionale che su base regionale per ciascuno dei due casi in oggetto.



CASO API-IP

Sulla base dei prezzi medi di marchio nazionali, il posizionamento di **API-IP** è quello espresso dalle due tavole che seguono: scontate le pesanti differenze di prezzo sui *no-logo* [su cui il marchio ha prezzi più alti per la benzina di 4,8 cent/litro sul «*self*» e di 11,9 sul «*servito*», per il gasolio di 4,5 cent litro sul «*self*» e di 12,0 sul «*servito*»], i prezzi di **API-IP** sono più alti anche rispetto ai competitors petroliferi almeno su quattro altri marchi per la benzina in «*self*» e su addirittura cinque per la benzina in «*servito*» e per il gasolio sia in «*servito*» che in «*self*».

Posizionamento prezzo API-IP su concorrenti – Benzina

Self		Servito	
NO-LOGO	+0,048	NO-LOGO	+0,119
ESSO	+0,018	TAMOIL	+0,061
SHELL	+0,014	ESSO	+0,042
Q8	+0,005	SHELL	+0,030
TAMOIL	+0,003	TOTALERG	+0,023
ENI	=0,000	ENI	+0,013
TOTALERG	-0,012	Q8	-0,032

Posizionamento prezzo API-IP su concorrenti – Gasolio

Self		Servito	
NO-LOGO	+0,045	NO-LOGO	+0,120
SHELL	+0,017	TAMOIL	+0,066
ESSO	+0,014	ESSO	+0,044
Q8	+0,008	SHELL	+0,034
ENI	+0,007	TOTALERG	+0,034
TAMOIL	+0,006	ENI	+0,023
TOTALERG	-0,007	Q8	-0,027

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Scendendo ad un livello di maggior dettaglio, ossia a livello regionale, con lo stesso criterio di esporre le differenze di prezzo distintamente rispetto agli altri *competitors* petroliferi [tra un minimo ed un massimo] e rispetto ai *no-logo* [si è scelto un dato attuale unico, quello del 12 maggio], dai risultati delle seguenti tavole , si può dedurre che, in merito alla concorrenza con i *no-logo*, il prezzo **API-IP** è mediamente [media aritmetica dei singoli risultati regionali] più alto per la benzina di 4,0 cent/litro sul «*self*» – con punte di +8,7 – e di 11,9 sul «*servito*» – con punte di +17,2 -, per il gasolio di 4,4 cent litro sul «*self*» – con punte di +10,7 – e di 12,9 sul «*servito*» – con punte di +17,6 -; mentre rispetto alla concorrenza con gli altri marchi petroliferi [a parte due/tre eccezioni in cui non vi sono marchi con prezzo più basso] il dato significativo medio [sempre di media aritmetica dei singoli risultati regionali si parla] è che lo *spread* di **API-IP** sul competitore più conveniente si posiziona per la benzina su 2,3 cent/litro sul «*self*» – con punte di +7,6 – e su 7,0 sul «*servito*» – con punte di +16,2 -, per il gasolio di 3,0 cent litro sul «*self*» – con punte di +8,6 – e di 7,9 sul «*servito*» – con punte di +16,2.

Posizionamento prezzo API-IP rispetto ad altri marchi e *no-logo* – Euro/litro – Benzina

Regione	Self Delta su marchi	Delta su no-logo	Regione	Servito Delta su marchi	Delta su no-logo
Abruzzo	+0,1-+2,7	+6,3	Abruzzo	+3,3-+3,9	+17,2
Basilicata	+1,2-+3,4	+6,5	Basilicata	+2,6-+8,1	+13,1
Calabria	=0,0	+0,4	Calabria	+3,5-+6,6	+11,5
Campania	+0,1-+4,7	+7,0	Campania	+0,9-+8,9	+14,6
Emilia R.	+0,2-+3,2	+4,9	Emilia R.	+2,4-+16,2	+14,7
Friuli V. G.	+0,4-+1,9	+3,3	Friuli V. G.	+0,4-+7,8	+9,2
Lazio	+0,4-+2,2	+4,4	Lazio	+1,9-+7,1	+11,5
Liguria	+0,4-+1,8	+4,7	Liguria	+0,7-+1,7	+7,1
Lombardia	+0,7	+1,9	Lombardia	+0,5-+5,6	+10,1
Marche	+1,9-+2,7	+3,9	Marche	+1,8-+8,7	+11,0
Molise	+0,4-+1,3	+8,7	Molise	+2,1	+15,4
Piemonte	+0,9	+4,3	Piemonte	+0,2-+6,3	+11,3
Puglia	=0,0	+0,5	Puglia	+3,8-+7,2	+12,6
Sardegna	+0,1-+2,3	+4,0	Sardegna	+3,1-+8,6	+12,1
Sicilia	+3,0-+3,9	+3,7	Sicilia	+1,6-+4,2	+5,1
Toscana	+1,9-+3,8	+4,6	Toscana	+0,5-+1,2	+11,2
Trentino A. A.			Trentino A. A.		
Bolzano	*+0,6-+7,6*	*+7,4*	*Bolzano*	*+0,8-+12,1*	*+15,6*
Trento	*+2,3*	*+2,0*	*Trento*	*+2,7-+6,5*	*+12,1*
Umbria	+1,8-+2,4	+2,0	Umbria	+1,0-+13,3	+14,6
Valle d'A.	+0,3	+1,3	Valle d'A.	+0,4-+4,4	+5,1
Veneto	+1,2	+3,1	Veneto	+0,1-+7,5	+15,4

Posizionamento prezzo API-IP rispetto ad altri marchi e *no-logo* – Euro/litro – Gasolio

Regione	Self Delta su marchi	Delta su no-logo	Regione	Servito Delta su marchi	Delta su no-logo
Abruzzo	+0,6-+3,6	+5,7	Abruzzo	+0,5-+4,9	+16,9
Basilicata	+0,3-+8,6	+6,1	Basilicata	+0,4-+8,6	+12,5
Calabria	=0,0	=0,0	Calabria	+5,9-+8,7	+12,3
Campania	+0,2-+4,6	+6,6	Campania	+0,1-+9,3	+14,7
Emilia R.	+0,5-+3,6	+5,0	Emilia R.	+1,5-+7,5	+15,2
Friuli V. G.	+1,1-+2,1	+4,8	Friuli V. G.	+0,6-+3,8	+6,4
Lazio	+0,5-+2,6	+4,7	Lazio	+1,6-+7,3	+11,9
Liguria	+0,6-+1,9	+4,7	Liguria	+1,0-+2,3	+8,0
Lombardia	+1,6	+2,2	Lombardia	+1,7-+6,4	+10,8
Marche	+0,7-+2,6	+3,5	Marche	+0,9-+8,9	+11,1
Molise	+1,1-+4,6	+10,7	Molise	+1,3-+4,9	+17,6
Piemonte	+0,2-+1,5	+4,4	Piemonte	+0,9-+6,7	+11,4
Puglia	=0,0	+0,6	Puglia	+1,0-+9,8	+13,9
Sardegna	+1,1-+3,9	+5,1	Sardegna	+1,1-+10,0	+13,3
Sicilia	+0,1-+4,9	+4,7	Sicilia	+7,3-+12,1	+11,9
Toscana	+0,5-+4,1	+5,2	Toscana	+0,2-+3.4	+12,7
Trentino A. A.			Trentino A. A.		
Bolzano	*+1,0-+8,6*	*+8,5*	*Bolzano*	*+11,1-+16,2*	*+17,4*
Trento	*+0,3*	*+2,5*	*Trento*	*+4,3-+8,4*	*+13,2*
Umbria	+1,7-+2,3	+2,4	Umbria	+3,2-+14,3	+15,9
Valle d'A.	=0,0	+2,9	Valle d'A.	+0,4-+4,4	+7,2
Veneto	+1,1	+3,1	Veneto	+0,2-+8,2	+16,3



CASO ESSO

Anche in questo caso, sulla base dei prezzi medi di marchio nazionali, il posizionamento di **ESSO** è quello espresso dalle due tavole che seguono: le differenze di prezzo sui *no-logo* [su cui il marchio ha prezzi più alti per la benzina di 3,0 cent/litro sul «*self*» e di 7,7 sul «*servito*», per il gasolio di 3,1 cent litro sul «*self*» e di 7,6 sul «*servito*»] hanno consistenze inferiori agli altri marchi finora considerati, come **ENI**, **API-IP** e **Q8**, i prezzi di **ESSO** sono più alti rispetto ai *competitors* petroliferi solamente su un unico altro marchio nella casistica per la benzina in «*servito*» e per il gasolio sia in «*servito*» che in «*self*», mentre per la benzina in «*self*» nessun altro marchio ha un prezzo inferiore.

Posizionamento prezzo ESSO su concorrenti – Benzina

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Self		Servito	
NO-LOGO	+0,030	NO-LOGO	+0,077
SHELL	-0,004	TAMOIL	+0,019
Q8	-0,013	SHELL	-0,012
TAMOIL	-0,015	TOTALERG	-0,019
API-IP	-0,018	ENI	-0,029
ENI	-0,018	API-IP	-0,042
TOTALERG	-0,030	Q8	-0,074

Posizionamento prezzo ESSO su concorrenti – Gasolio

Self		Servito	
NO-LOGO	+0,031	NO-LOGO	+0,076
SHELL	+0,003	TAMOIL	+0,022
Q8	-0,006	SHELL	-0,010
ENI	-0,007	TOTALERG	-0,010
TAMOIL	-0,008	ENI	-0,021
API-IP	-0,014	API-IP	-0,044
TOTALERG	-0,021	Q8	-0,071

A livello di maggior dettaglio, ossia a livello regionale, con lo stesso criterio di esporre le differenze di prezzo distintamente rispetto agli altri *competitors* petroliferi [tra un minimo ed un massimo] e rispetto ai *no-logo* [si è scelto un dato attuale unico, quello del 12 maggio], i dati sono evidenziati di seguito..

Dai risultati delle tavole seguenti, si può dedurre che, in merito alla concorrenza con i *no-logo*, il prezzo **ESSO** è mediamente [media aritmetica dei singoli risultati regionali] più alto per la benzina di 2,9 cent/litro sul «*self*» – con punte di +5,6 – e di 7,0 sul «*servito*» – con punte di +16,3 -, per il gasolio di 2,7 cent litro sul «*self*» – con punte di +6,1 – e di 6,3 sul «*servito*» – con punte di +16,0 -; mentre rispetto alla concorrenza con gli altri marchi petroliferi [con frequenti casi in cui non vi sono marchi con prezzo più basso] il dato significativo medio [sempre di media aritmetica dei singoli risultati regionali si parla] è che lo *spread* di **ESSO** sul competitore più conveniente si posiziona per la benzina su 1,2 cent/litro sul «*self*» – con punte di +3,4 – e su 1,7 sul «*servito*» – con punte di +6,9 -, per il gasolio di 1,2 cent litro sul «*self*» – con punte di +6,2 – e di 1,3 sul «*servito*» – con punte di +5,9 -.

Posizionamento prezzo ESSO rispetto ad altri marchi e *no-logo* – Euro/litro – Benzina

Regione	Self Delta su marchi	Self Delta su no-logo	Regione	Servito Delta su marchi	Servito Delta su no-logo
Abruzzo	+0,2-+1,2	+4,8	Abruzzo	+1,4	+13,3
Basilicata	+0,2-+2,2	+5,3	Basilicata	+3,3	+8,3
Calabria	+0,3-+1,5	+1,9	Calabria	+0,2	+5,1
Campania	=0,0	+2,3	Campania	=0,0	+5,7
Emilia R.	+0,2-+3,4	+5,1	Emilia R.	+1,0	+9,1
Friuli V. G.	+1,3	+2,7	Friuli V. G.	=0,0	+1,2
Lazio	=0,0	+2,2	Lazio	+1,5	+5,9
Liguria	+0,1-+1,4	+4,3	Liguria	=0,0	+5,4
Lombardia	+0,2-+2,3	+3,5	Lombardia	+0,3-+3,8	+8,3
Marche	+0,8	+2,0	Marche	+6,9	+9,2
Molise	=0,0	+5,6	Molise	+0,9-+3,0	+16,3
Piemonte	+0,3-+1,4	+4,8	Piemonte	+2,2-+6,1	+11,1
Puglia	+0,5	+1,0	Puglia	+0,8	+6,2
Sardegna	+1,0	+2,7	Sardegna	+0,2	+3,7
Sicilia	=0,0	-0,2	Sicilia	+1,2	+2,1
Toscana	+0,7	+1,5	Toscana	=0,0	+10,0
Trentino A. A.			Trentino A. A.		
Bolzano	*+1,6*	*+1,4*	*Bolzano*	*=0,0*	*+2,6*
Trento	*+0,8*	*+2,8*	*Trento*	*=0,0*	*+5,6*
Umbria	+0,2-+0,6	+0,2	Umbria	+0,3	+1,6
Valle d'A.	+1,4-+1,7	+2,7	Valle d'A.	+1,1-+5,8	+7,4
Veneto	+1,6-+3,1	+5,0	Veneto	+0,7	+8,6

Posizionamento prezzo ESSO rispetto ad altri marchi e *no-logo* – Euro/litro – Gasolio

Regione	Self Delta su marchi	Self Delta su no-logo	Regione	Servito Delta su marchi	Servito Delta su no-logo
Abruzzo	+1,0-+1,8	+3,9	Abruzzo	+0,1-+1,1	+12,0
Basilicata	+0,9	+3,0	Basilicata	+2,4	+6,3
Calabria	+0,5-+0,6	+0,4	Calabria	=0,0	+3,6
Campania	=0,0	+2,0	Campania	=0,0	+5,4
Emilia R.	+0,7-+3,1	+4,5	Emilia R.	=0,0	+7,7
Friuli V. G.	+0,2-+2,3	+5,0	Friuli V. G.	=0,0	+2,6
Lazio	=0,0	+2,1	Lazio	+0,9	+5,5
Liguria	+0,1-+1,0	+3,8	Liguria	=0,0	+5,7
Lombardia	+0,2-+2,2	+2,8	Lombardia	+2,5-+2,6	+7,0
Marche	+0,8	+1,7	Marche	+1,0-+5,9	+8,1
Molise	=0,0	+6,1	Molise	+0,4-+3,3	+16,0
Piemonte	+0,4-+1,3	+4,2	Piemonte	+1,4-+5,1	+9,8
Puglia	=0,0	+0,6	Puglia	=0,0	+4,1
Sardegna	+0,8-+1,8	+3,0	Sardegna	+1,1	+4,4
Sicilia	=0,0	-0,2	Sicilia	+0,8	+1,7
Toscana	+0,2	+1,3	Toscana	=0,0	+9,3
Trentino A. A.			Trentino A. A.		
Bolzano	*+1,4*	*-0,1*	*Bolzano*	*=0,0*	*+1,2*
Trento	*=0,0*	*+2,2*	*Trento*	*=0,0*	*+4,8*
Umbria	+0,6-+1,0	+0,7	Umbria	+0,6	+2,2
Valle d'A.	+0,5-+1,2	+4,1	Valle d'A.	+1,0-+4,0	+6,8
Veneto	+0,2-+6,2	+4,9	Veneto	=0,0	+8,1

Nelle due situazioni si registrano non poche sostanziali differenze:

a) un differenziale del prezzo – tra modalità «*self*» e modalità «*servito*» – diversamente consistente che nel caso di **API-IP** è superiore da 2 a 3 cent/litro rispetto ad **ESSO**;

b) un livello di competitività con gli impianti *no-logo* marcatamente inefficace nel caso di **API-IP**, più dinamico nel caso di **ESSO**, anche se nel caso della modalità «*servito*» i differenziali sono ancora molto sfavorevoli;

c) un livello di competitività con gli altri marchi petroliferi

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

decisamente diverso tra l'ambiente **API-IP**, caratterizzato da inefficacia sia in modalità «*self*» che in modalità «*servito*» su parecchi altri marchi più convenienti, e quello **ESSO**, in cui invece si rileva un buon livello di efficacia e numerose casistiche di *leadership* della convenienza del prezzo.

API-IP, ENI, ESSO E Q8 A CONFRONTO

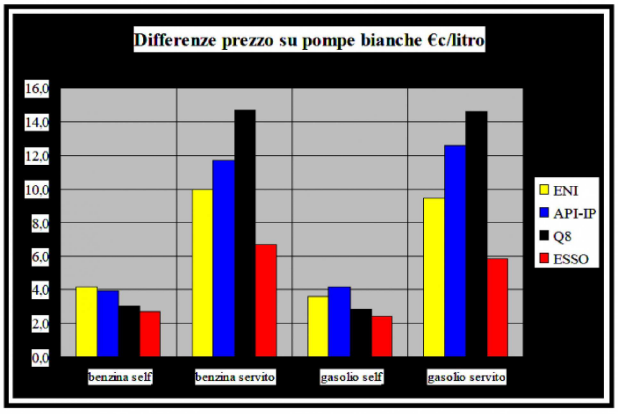
Dopo l'analisi dei dati relativi a quattro marchi, **API-IP**, **ENI**, **ESSO** e **Q8**, si può cominciare a stabilire una specie di classifica di competitività comparata – che verrà completata nel prossimo numero di **Figisc Anisa News** con i casi di **TAMOIL** e **TOTALERG** -: nelle due tavole successive infatti è espressa, in ordine decrescente

a) la differenza dei prezzi tra ciascuno dei quattro marchi ed i prezzi dei *no-logo* per ciascun prodotto e modalità di servizio;
b) la differenza dei prezzi tra ciascuno dei quattro marchi ed i prezzi del marchio più conveniente per ciascun prodotto e modalità di servizio.
Il delta dei prezzi è peraltro calcolato in media ponderale nazionale come risultato del prodotto del differenziale riscontrato in ciascuna regione ed il peso percentuale regionale degli impianti del singolo marchio.

Delta prezzo €c/litro su *no-logo*

Benzina self	cent/lt.	Benzina servito	cent/lt.	Gasolio self	cent/lt.	Gasolio servito	cent/lt.
ESSO	**2,7**	**ESSO**	**6,7**	**ESSO**	**2,4**	**ESSO**	**5,9**
Q8	3,0	ENI	10,0	Q8	2,8	ENI	9,5
API-IP	3,9	API-IP	11,7	ENI	3,6	API-IP	12,6
ENI	4,1	Q8	14,7	API-IP	4,1	Q8	14,6

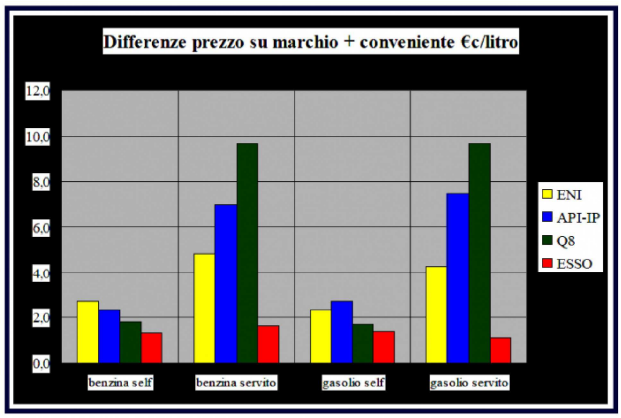
Grafico delta prezzo €c/litro su *no-logo*



Delta prezzo €c/litro su marchio più conveniente

Benzina self	cent/lt.	Benzina servito	cent/lt.	Gasolio self	cent/lt.	Gasolio servito	cent/lt.
ESSO	**1,3**	**ESSO**	**1,6**	**ESSO**	**1,4**	**ESSO**	**1,1**
Q8	1,8	ENI	4,8	Q8	1,7	ENI	4,3
API-IP	2,3	API-IP	7,0	ENI	2,3	API-IP	7,5
ENI	2,7	Q8	9,7	API-IP	2,7	Q8	9,7

Grafico delta prezzo €c/litro su marchio più conveniente



Ciò che sinteticamente si può dire dall'esame dei dati è che :

a) **ESSO** risulta il marchio «*meno non competitivo*», nel senso che i prezzi di questa compagnia nelle diverse modalità sono quelli meno lontani da quelli della concorrenza dei *no-logo* e che sono tra i più convenienti nel confronto con i prezzi dei più importanti e diffusi altri marchi petroliferi ;
b) **ENI** in misura intermedia, ed in misura decisamente maggiore **API-IP** e **Q8**, si collocano decisamente a distanza dalla situazione di **ESSO**, sia in riferimento alla competitività rispetto ai prezzi dei *no-logo* che rispetto ai prezzi delle altre *major* petrolifere, con una particolare tendenza che si può solo definire «*a non voler affatto competere*» per quanto riguarda i prezzi nelle modalità «*servito*».

[G.M.]