

Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma

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

Segretario Nazionale: Fabrizio PARROTTA – Segreteria: Catia Cenciarelli

Ufficio Studi & Comunicazione: Giorgio Moretti

Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724

e-mail Figisc: [figisc@confcommercio.it](mailto:figisc@confcommercio.it) e-mail Anisa: [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)

[www.figisc.it](http://www.figisc.it)

pagine 7

## **RIFORMA DEL SETTORE DISTRIBUZIONE CARBURANTI: UNA QUESTIONE SERIA OD UN ARGOMENTO DA REALITY SHOW ?**

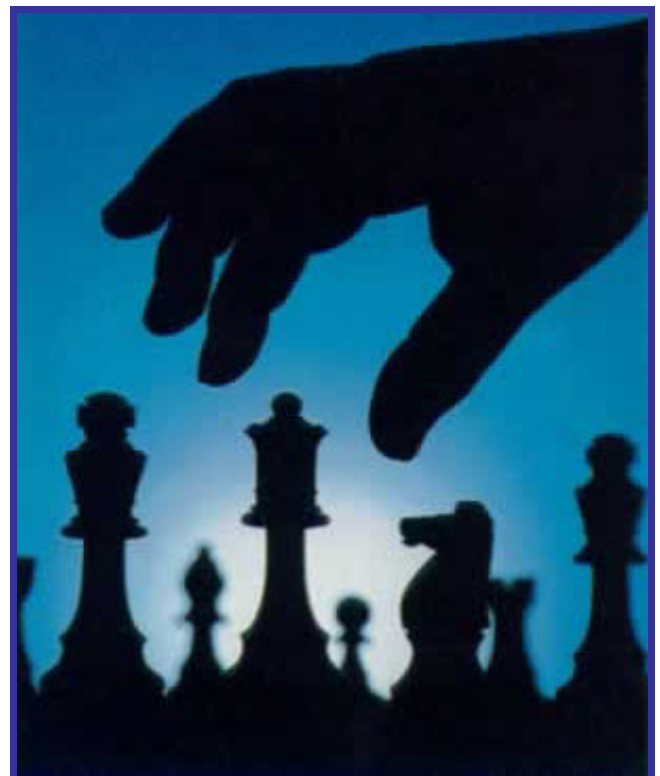
Riformare il settore presto, strutturalmente e radicalmente è l'obiettivo del Governo, per bocca del Sottosegretario On.le **Stefano SAGLIA**.

Così, infatti, è stato riferito ai numerosi giornalisti che attendevano l'esito della maxiriunione al Ministero dello sviluppo economico, per la quale erano stati convocati, oltre a tutte le galassie dell'universo petrolifero nazionale, le Associazioni dei Gestori, la Conferenza delle Regioni e, ovviamente, il Comitato Nazionale dei consumatori ed utenti (che aveva già pronto, quest'ultimo o almeno qualcuno dei suoi aderenti, il proprio comunicato – come una sorta di verbale preconfezionato – ancor prima che la riunione si svolgesse).

Aspettative e versioni mediatiche a parte, ciò che è stato detto in quell'incontro va opportunamente decrittato. Alla radice c'è, ovviamente, il problema dei prezzi e le pressioni cui il Governo è da sempre sottoposto su questa tematica, che è diventata ormai una sorta di feticcio da sventolare in

qualsiasi occasione (la crisi, l'economia, ecc.).

I periodici interventi di *moral suasion* sui prezzi non servono più e bisogna andare, dunque, a provvedimenti concreti e definitivi. C'è in questo una radice tutta "*politico-mediatica*": qualcuno non ha, evidentemente, perdonato ai petrolieri di avergli dato il due di picche ad agosto, in occasione della solita ritrita tirata sui prezzi prima delle vacanze. Senza essere dietrologi, ma sembra si sia messo adesso in scena il copione de "*la vendetta*".



Niente fughe in avanti – si dice -, ma neppure passi indietro: l'emendamento che doveva essere inserito prima di Natale è stato solo momentaneamente accantonato, ma solo perché si è privilegiato il metodo della consultazione con gli operatori del settore, consultazione che, però, non può né protrarsi all'infinito, né andare fuori dal seminato: infatti, i tempi saranno stretti (entro marzo?) e se la concertazione non farà sbocciare fiori, comunque il Governo deciderà per conto suo.

E se si volesse cercare di annacquare il vino – manda a dire il Sottosegretario – sono già pronti il tribunale dell'inquisizione ed il braccio secolare dell'Antitrust. Come a dire: se non ce lo lasciate fare, lo faremo fare a qualcun altro.



**Il sottosegretario Stefano SAGLIA**

Questo settore si vuole riformare - con soluzioni che in realtà lo affondano – per riuscire ad annullare (in un anno, in tre? durante la legislatura?) il famoso "stacco Europa", cioè quell'entità misteriosa (5, 4, 3 centesimi? anzi, la

settimana scorsa 1,9 centesimi/litro) che renderebbe insostenibile per la nostra economia garantire la mobilità dei cittadini a causa del sistema distributivo nazionale che non è abbastanza "riformato" (questa sarebbe la terza, ripetiamo terza, riforma in dodici anni!).

Probabilmente, se mai si riuscirà ad azzerare questo stacco, gli eventuali risparmi se li mangeranno le tasse (è successo in Francia, dove la flessione del prezzo industriale – la famosa rivoluzione della benzina al supermercato - è stata subito colmata dall'aumento delle accise, tanto che in questi giorni il prezzo francese è solo 8 millesimi di litro inferiore a quello rilevato dal Ministero in Italia). Una cosa a cui non è peregrino pensare, considerato che oggi – per parlare di cose serie - le imposte fagocitano 79 centesimi/litro sulla benzina e 62 sul gasolio. Non vi sembra strana la guerra santa sui 3, dicono 3, centesimi?

Insomma, la trama c'è, c'è una storia di vecchi rancori, si è introdotta una ragionevole *suspence*, ci sono tanti personaggi famosi, ci sono i "buoni" ed i "cattivi" e, soprattutto, tante telecamere e taccuini pronti. Un vero clima da *reality show*: peccato che realtà e *fiction* non siano la stessa cosa e ancor più peccato che questo settore – così importante per l'economia ed essenziale per la mobilità del sistema Paese - sia da troppi anni sempre più in balia di chiassosi tatticismi mediatici quanto privo di reali strategie di sviluppo.

## EQUIVOCI DI FONDO: E SE LA RIFORMA FINISSE PER ESSERE AFFIDATA AI "MAGLIARI" DEL SETTORE?

Si è montata una ingiustificata attesa mediatica sulla riforma della distribuzione dei carburanti. Il concetto che si tende a far percepire è che il tavolo "deciderà" qualcosa sul tema scottante del prezzo dei carburanti, e, ove non si possa pervenire a decidere, l'idea è far percepire "chi o cosa" si sia messo di mezzo ed abbia inceppato il meccanismo.

Se questo fosse il retrogusto della cosa, già non si può considerare costruttivo: non si può fornire all'opinione pubblica il concetto che i settori strategici ed i fatti complessi dell'economia possano essere cambiati a suon di riunioni *spot* o conferenze-stampa.

Ci si attende, comunque, o la "rifondazione" dall'alto od una specie di interna "autorigenrazione" del sistema distributivo dei carburanti. Le ragioni per cui il settore dovrebbe essere rifondato o dovrebbe autorifondarsi sono da connettersi sostanzialmente – almeno sul piano della visibilità – alla questione dei prezzi.

Sulla questione dei prezzi, c'è stato - e c'è continuamente - di tutto e di più: se una volta c'erano le ripercussioni del cambio euro/dollaro che non si riflettevano sul prezzo, poi ci sono state le stagioni della "doppia velocità" piuttosto che dello "stacco Europa". Qualunque di questi argomenti è intercambiabile, sovrapponibile, usabile da solo o, come si dice in medicina, in abbinamento con altri principi attivi.

Si sono fabbricate opinioni (e culture) sull'argomento dei prezzi che stabilmente prescindono dai fatti incontrovertibili e palmari: ad esempio, che il cambio della valuta influenza solo una parte (compresa tra un quarto ed un terzo) del prezzo finale, che la teoria della "doppia velocità" è un postulato assunto a priori e mai il risultato finale di una analisi puntuale, che lo "stacco Italia" significa che, mediamente, si paga il 30 % in più di quanto non si paghi nella media europea un servizio (non già la merce, ma la sua reperibilità sotto la porta di casa) che è più diffuso del 100 % rispetto al resto dell'Europa (e questo è, paradossalmente, un fattore di efficienza, o un indicatore di contenimento dei costi per unità di servizio, esattamente il contrario di ciò che appare o che si vuol fare apparire) .



Motivazioni, dunque, speciose, pregiudiziali ed incontrollate, sulle quali si è costruito un "umore" durevole, una opinione pubblica ed istituzionale, che ha spinto ad invocare o ad attuare provvedimenti (dai riflessi delle liberalizzazioni ai provvedimenti sulla pubblicità dei prezzi, far fare solo qualche esempio), e che oggi punta ad una "riforma" del problema dall'alto, più autoritaria che autorevole e, continuando il gioco delle parole, a colpi di Authority, anche se quest'ultima in questo settore ci azzecca assai poco e sembra più che altro "presa in prestito" da altri contesti.

Insomma, un clima culturale per cui le cose che non piacciono (in questo caso, il prezzo dei carburanti) sono da addebitarsi a qualche complotto di qualche consorteria (i petrolieri, i gestori, ecc.) e si possono risolvere con la bacchetta magica di qualche nobile cavaliere (le Authority) che raddrizza i torti e punisce i malvagi. Cioè, una fiaba.

Su questa intelaiatura, pare anche di cogliere un fattore di radicalizzazione sulla questione dei prezzi: dismesso il ricorso al cambio, piuttosto che allo "stacco" od alla "doppia velocità", il prezzo è "troppo alto, senza se e senza ma", ad esempio afferma il presidente della Commissione controllo prezzi del Senato. Di qui, armiamoci tutti per una crociata contro i petrolieri che impongono una iniqua gabella al popolo (un po' come i fornai di manzoniana memoria).

Di cosa si sta, dunque, parlando e perché bisognerebbe rifondare o affondare il settore della distribuzione carburanti?

Indubbiamente, si sta parlando di "un prezzo", e NON del prezzo in generale e delle sue dinamiche: ciò di cui si sta

parlando è un fenomeno partorito dalle smagliature del sistema di raffinazione e distribuzione del Paese, e, dunque, un prezzo transeunte ed eccezionale, non strutturale, ovvero il prezzo della "pompa bianca" o, assai più corrispondentemente all'entità degli interessi in gioco, il prezzo dell'ipermercato.

(Per questo ha poco senso, ad esempio, sostenere che l'oggetto di trattativa e di attuazione della riforma è l'abbattimento dello "stacco Europa": in realtà si abbasserà – a seconda dei clamori mediatici – sempre più l'asticella, verso un "prezzo" che è solo quello che viene occasionalmente offerto da questo o quell'outsider e subito diventa "il prezzo").



Noi stiamo, cioè, parlando di una cosa che, pur concretamente tangibile, ha molto più del virtuale e dell'effimero, che del durevole e dello strategico: il sistema ha dei surplus di raffinazione, delle scorte in eccedenza, cioè, che smaltisce in tempo reale "svendendole" ad una sorta di subsistema di "compensazione" che si è costruito negli ultimi anni, cioè il pianeta delle "pompe bianche", nonché, attraverso diverse soluzioni di partenariato, al circuito – non molto diffuso ancora, in verità – della grande distribuzione.

Questa "pulizia del magazzino" delle raffinerie in parte è condotta dalle aziende petrolifere che gestiscono la rete, in parte dai *traders* all'ingrosso che non gestiscono più solo parte del tradizionale segmento dell'extrarete – come pure è accaduto per moltissimi anni, senza conflitti e snaturamenti tra rete ed extrarete –, ma che ora "sverzano" senza temperanza i loro prodotti in rete.

Dunque, si sta pensando ad una riforma del sistema distributivo a partire non dalle sue strutturalità consolidate, ma dalle sue eccezionalità (l'eccesso di prodotti della raffinazione) e, siccome, l'eccezionalità ha evocato dai recessi del suo effimero un "prezzo" particolare (che è, poi, quello dell'extrarete, uscito dal suo tradizionale recinto e trascinata sul mercato della rete, e, peraltro, riguarda una parte limitata del mercato che non trascende, presumibilmente, il 10 % del totale), la chiave interpretativa è che, dunque, QUESTO sarebbe "il" prezzo non solo possibile, ma quello "giusto"! Tutto il resto è mera conseguenza.

Si sta pensando – nella più benevola delle ipotesi – che la riforma "giusta" del settore è affidare ai soggetti spontanei del mercato (grande distribuzione, "pompe bianche", chiunque ritenga di cimentarsi, insomma, cani e porci, basta cambiare musica) la gestione di quel prezzo che - non importa che sia stato reso possibile solo in un contesto particolare ed a termine della situazione – è stato elevato alla dignità di "prezzo giusto", che il sistema tradizionale della distribuzione carburanti o non vuole praticare (e vi si legge il complotto!) o non è in grado di praticare (e vi si legge l'inefficienza!).

Questo è la trama, l'ordito concettuale, della grande discussione che si fa su

questo settore. Tutto suggestivo, per carità, e persino geniale, così marcatamente *politically correct* in tema di mercati e concorrenza, se non fosse per pochissimi aspetti che vale la pena di richiamare.

La prima, non necessariamente in ordine di importanza, è che raffinazione e rete distributiva costituiscono un asset economico nazionale importante, consolidato nel tempo a suon di investimenti che hanno una loro rilevanza, ancorché sia tutt'altro che residuale la consistenza delle sue parti da reintegrare e sostituire. La rottamazione, in questo caso, sarebbe un percorso decisamente cervellotico. Allora a chi cedere – a qualsivoglia titolo di cessione o d'uso - questo pacchetto di ruoli e di rete, cui i così detti "nuovi soggetti" non sono, come si dirà di seguito, interessati?



La seconda è che, appunto, i "nuovi soggetti" cui si vorrebbe affidare il settore per realizzarvi il benedetto del "giusto prezzo" hanno finalità diverse da quelle che il sistema distributivo si era finora - o almeno finché perdurò la fase "virtuosa" - riproposto. Cioè una integrazione tra raffinazione e distribuzione, funzionale alla massima diffusione e capillarità del servizio, a sal-

vanguardia della mobilità nazionale diffusa, e con una responsabilità rispetto alla tenuta del sistema nel Paese, quale parte integrante del "sistema Paese" e della sua economia.

Qui si tratta, con tutto il rispetto e l'affetto, di finalità da "magliari": il *core business* delle "pompe bianche" non è stare sul mercato all'infinito, ma "rifilare" al più presto ad un terzo la microrete, costruita rapinando il mercato circostante a forza di sconti, per conseguirvi una rendita di posizione sul prezzo di cessione, un'operazione, insomma, speculativa. Il *core business* della grande distribuzione è attirare sui suoi centri commerciali altri milioni di visitatori, con il noto "effetto civetta" spiegatoci da Catricalà, ed i suoi centri commerciali – e non già un servizio al sistema del territorio – rimangono l'ossatura esclusiva di questo circuito distributivo.



La pompa "bianca"

A questi felici incursori, dunque, non interessa il sistema della mobilità, o il servizio della clientela, e neppure l'acquisizione della rete esistente. Non sono un elemento strategico del siste-

ma, ma meramente dei terzisti per speculazione o convenienza.

E questo fa il paio esattamente con quel che prima dicevamo sull'intento di rifondare il sistema non su dati strutturali, ma sulle congiunture temporanee del sistema stesso. Concetti figli della stessa mentalità!

Ci si potrà opporre che questi, che abbiamo definito "incursori", hanno il prezzo che tutti i consumatori vorrebbero avere e che questo basta per rendere inutili tutte le nostre considerazioni contrarie! Che se questo potesse essere il prezzo garantito, chi se ne importa delle logiche del sistema Paese o territorio, della responsabilità rispetto all'economia ed alla mobilità. Ciò che conta è il prezzo, ed il suo contenuto mediatico di feticcio demagogico unifica governi, politici, *media*, consumatori e..., ovviamente, più che interessati incursori.

E allora va detto a chiare lettere che anche l'elemento prezzo funziona finché queste rimangono – tali, infatti, sono "pompe bianche" e GDO – a tutti gli effetti "nicchie" di mercato con tutti i vantaggi e le allegre irresponsabilità degli *outsiders*.

Ciò che fa – oggi! si badi – la differenza del prezzo tra il sistema tradizionale e la rete "alternativa", sono alcune voci: scontato il prezzo Platt's più un aggio di tre centesimi/litro, i sette eurocent/litro che differenziano la "pompa bianca" dall'impianto marchiato sono dovuti in parte ai costi di sistema (cioè ai costi di scala delle reti complesse che gestiscono migliaia di punti vendita), in parte a quote di ammortamento degli investimenti più diluite nel tempo per non avere un'eccessiva influenza pro-litro sul prezzo finale ed in parte sui costi "tirati" del

personale (nella rete "bianca" non c'è gestore). Nella GDO il *gap* aumenta in considerazione della complessità del soggetto (che svolge in via principale la vendita di alimentari e non alimentari e che fa un conto economico complessivo *multitasking*) e delle tipologie di servizio (sostanzialmente limitate al *selfservice*).

Queste sono condizioni, appunto, da *outsiders*, condizioni che non sono replicabili se a questi soggetti venisse affidato quel ruolo di gestione di un sistema complesso, integrale e capillare, coordinato e centralizzato in alcune sue fasi, che ha caratterizzato il ruolo dell'industria petrolifera nella distribuzione, con gli annessi riflessi dei costi di scala e sistema sul prezzo finale.



***Per andare, dove dobbiamo andare, per dove dobbiamo andare?***

Ci si scordi che questi soggetti siano disposti a supplire al ruolo che è, che fu, dell'industria petrolifera. Non è questo il loro punto di *appeal* ed essi hanno, appunto, forza ed interesse finché rimangono una "nicchia" del sistema, sfruttano un ruolo antagonista di straordinaria visibilità e rifuggono – si badi bene – dall'assumere un ruolo totalizzante di responsabilità verso il sistema.

Veramente spiacevole, pertanto, che molti credano di affondare/rifondare il sistema distributivo dei carburanti da questi presupposti, che non hanno fondamento per una strategia di medio e lungo termine.

Siccome, tuttavia, queste – unitamente ad una interpretazione fuorviante e demagogica della questione dei prezzi, sono le certezze da cui scaturiscono le recenti ipotesi di revisione normativa della distribuzione carburanti in Italia, se tutto ciò dovesse essere confermato, noi non possiamo che denunciarne la debolezza dei presupposti, la limitatezza delle scelte e, in ultima analisi, dichiarare – con tutta la più buona volontà e disponibilità al dialogo - la nostra più netta contrarietà ad una simile impostazione. (Giorgio Moretti)

### **PREZZO "EUROPEO" ? "STACCO EUROPA" ZERO? VOILA', C'E' GIA' !**

Dalla rilevazione dei prezzi dei carburanti comunitari dell'11 gennaio 2010: Olanda e Danimarca hanno prezzi sopra 1,40 euro/litro (1,450 e 1,407 rispettivamente), a scendere, troviamo Germania (1,397), Finlandia (1,381) e Belgio (1,334), ma anche Portogallo (1,320). L'Italia è settima, con 1,311 euro/litro, dopo ben sei prezzi "europei", segue la Francia (il paradiso del consumatore e della GDO), con 1,303 euro/litro: solo 0,008 euro/litro di *gap*!

E il famigerato "stacco Europa"? Solo 1,9 eurocent/litro (lo dice la Commissione Europea!). E allora, scusate, di che diavolo continuiamo a favoleggiare?