



Audizione del Presidente Assopetroli
Presso la
Commissione Straordinaria del Senato
“Per la verifica dell’andamento generale dei
prezzi al consumo e per il controllo della
trasparenza dei mercati”

MERCATO RETE

PROPOSTE ASSOPETROLI



OBIETTIVI

La presente proposta ha come obiettivo principale la progressiva riduzione, fino al suo totale azzeramento della differenza tra i prezzi medi dei carburanti rilevati in Italia e la media dei principali Paesi Europei.

Il raggiungimento di tale obiettivo si articola attraverso una serie di interventi normativi, peraltro anticipati in questi giorni al Ministero dello Sviluppo Economico (MSE) nell'ambito dei lavori del "Tavolo permanente di confronto sul mercato petrolifero", i più importanti dei quali possono essere così sintetizzati.

- riduzione del numero dei punti vendita presenti in Italia;
- sviluppo delle attività non-oil, di selfizzazione e della rete metano;
- promozione di una maggiore concorrenza e sviluppo delle c.d. "pompe bianche";

Le proposte Assopetroli, di seguito illustrate - maturate a fronte della conoscenza storica del settore – sono funzionali agli obiettivi richiamati e volte a preservare le valenze positive della rete italiana, in armonia con le leggi comunitarie che regolano la materia.

DIFFERENZA DEI PREZZI ITALIA RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA

Occorre rivedere la metodologia di rilevazione settimanale del "prezzo Italia" in modo da renderlo effettivamente comparabile con il corrispondente prezzo medio europeo eliminando dalla rilevazione le vendite effettuate con il sistema di rifornimento "Servito".

Tale sistema è infatti una peculiarità solo italiana poiché in Europa il rifornimento è effettuato unicamente nella modalità "Self Service".

Pertanto, per effettuare un corretto raffronto, il prezzo italiano da rilevare deve essere soltanto quello relativo a tale modalità di pagamento.

Noi valutiamo che questa modifica metodologica, volta a rendere effettivamente omogenei i parametri, comporti una **riduzione dello "stacco Italia" determinando un nuovo valore che rappresenti il vero divario rispetto all'Europa del sistema italiano.**

Riteniamo inoltre che il "peso" sul "prezzo Italia" delle vendite effettuate dalle "pompe bianche" sia attualmente sottostimato; infatti, questa tipologia di impianti - in costante aumento - già oggi rappresenta il 6 % dell'intero mercato con risparmi per il Consumatore ricompresi tra 6 e 10 centesimi di €/litro.

Siamo pronti a fornire alla Pubblica Amministrazione gli elementi utili per costruire un "campione" per la rilevazione diretta dei dati, più ampio e completo di quello attuale, nonché a promuovere presso i propri Associati tutte le azioni che il MSE adotterà ai fini della rilevazione dei prezzi realmente praticati.

A nostro avviso, analogo monitoraggio, andrebbe esteso alla GDO per i propri impianti.

Riteniamo che tale rilevazione possa ridurre ulteriormente lo "stacco".



RIDUZIONE DEL NUMERO DEI PUNTI VENDITA

Come noto, lo Stato ha trasferito la competenza in materia di indirizzo programmatico per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete alle Regioni e, in ossequio alle normative europee, ha completamente liberalizzato il mercato dando a chiunque la possibilità di realizzare nuovi impianti. In tale contesto, è difficile ipotizzare la convivenza in contemporanea della "filosofia liberista" con norme che impongano la chiusura di impianti, a meno che ciò non avvenga applicando con puntualità le norme già in essere in materia urbanistica, viabilistica e/o di sicurezza.

A tal fine ricordiamo che tutte le leggi regionali vigenti – ancorché disattese – prevedono che gli impianti "incompatibili" con il rispetto di dette norme debbano essere regolarizzati (messa a norma) o, in difetto, ne debba essere imposta la chiusura e la rimozione.

Da una nostra analisi gli impianti che dovrebbero essere rimossi in quanto rientranti in tale fattispecie sono circa 2.000.

Riteniamo, inoltre, fortemente incentivante, per favorire la chiusura volontaria di impianti marginali, **estendere a tutti i titolari di autorizzazione la possibilità di ottenere il contributo** per i costi di rimozione già previsto nella normativa relativa al "Fondo indennizzi" che dovrebbe altresì essere aggiornato e reso più aderente ai reali costi. L'incentivo economico è infatti oggi estremamente importante visti i crescenti costi di rimozione e di eventuale bonifica del sito.

Attualmente tale contributo è previsto solo per i titolari di non più di 5 impianti che sono obiettivamente i meno interessati a chiudere.

Ricordiamo che il Fondo è stato alimentato da versamenti degli operatori del settore proprio per favorire operazioni di chiusura e che attualmente dispone di circa 20 milioni di euro e può essere eventualmente rifinanziato dai medesimi soggetti.

Riteniamo che almeno 1.000 impianti possano in tal modo essere chiusi.

Per facilitare il raggiungimento dell'obiettivo di cui sopra, è altresì utile che le normative regionali che oggi prevedono, in caso di smantellamento dell'impianto, la contestuale rimozione delle attività collaterali (bar, lavaggi, etc.), vengano modificate consentendo la prosecuzione di tali attività anche ad impianto carburanti rimosso.

Valutiamo che le chiusure ipotizzate, a fronte delle combinate azioni di cui sopra, possano produrre riflessi complessivi sull'erogato nazionale medio tali da comportare una **riduzione dello "stacco Italia" stimabile in circa 3 millesimi di €/litro**



SVILUPPO ATTIVITA' NON-OIL, SELFIZZAZIONE E RETE METANO

La crescita delle attività non-oil sugli impianti, oltre a garantire un miglior servizio reso all'Utente, favoriscono una maggiore competitività complessiva e, pertanto, vanno promosse e favorite.

Allo stato, alcune attività trovano ostacoli difficili da superare in quanto le autorizzazioni e/o licenze che ne consentono l'apertura sono contingentate o sottoposte a rigida programmazione. In particolare:

- a) licenze Tabacchi, sottoposte a delle normative del Monopolio di Stato rigide, restrittive e, per quanto riguarda gli impianti Stradali, molto costose;
- b) bar, ristoranti, giornali, contingentate da pianificazioni regionali o comunali ostative;
- c) lotto/ricevitorie, difficili da ottenere per normative statali ostative.

La selfizzazione degli impianti è resa possibile dagli accettatori di banconote e di carte di credito funzionanti 24 ore su 24 (self e pre-pay) in quanto consentono il rifornimento anche in assenza del gestore. Tali apparecchiature risultano oggi presenti su circa il 70% degli impianti stradali esistenti mentre la loro installazione è resa obbligatoria dalle norme regionali per gli impianti di nuova realizzazione.

Un provvedimento opportuno per incrementare ulteriormente questa modalità, già significativa, potrebbe essere il ricomprendere, da parte delle Regioni, fra i contributi da riconoscere alle imprese nell'ambito della normativa comunitaria "de minimis", anche gli investimenti relativi all'installazione di accettatori self service oltre a quanto già previsto per l'installazione di pannelli fotovoltaici e di impianti di videosorveglianza.

In prospettiva, potrebbe risultare produttivo promuovere un ulteriore livello di automatizzazione, oggi poco presente sulla Rete, attraverso l'erogazione di contributi o di agevolazioni statali e/o regionali volte a promuovere l'impiego sugli impianti stradali di apparecchiature che consentano la rilevazione, la remotizzazione e l'invio di dati sensibili anche a distanza finalizzate al controllo del corretto funzionamento dell'impianto ed alla segnalazione di interventi manutentivi.

Riteniamo fondamentale che il Parlamento approvi la proposta di Legge AC2172 all'esame della X Commissione della Camera dei Deputati, finalizzato a sviluppare ed aumentare la presenza del metano sulla rete stradale in quanto sviluppa redditività integrativa con ricadute positive sotto il profilo ambientale.

Attualmente il metano è presente su circa 700 impianti ed il GPL su circa 2.500 impianti.

Numeri che seppur in costante crescita potrebbero, specialmente per il metano, raddoppiare in pochi anni qualora Stato e Regioni provvedessero ad una politica di finanza agevolata su tutto il territorio nazionale rimuovendo, al contempo, il principale ostacolo alla diffusione di tale prodotto rappresentato dall'alto costo di allacciamento richiesto dai proprietari delle reti secondarie quando non sussiste la possibilità di allacciarsi direttamente alla rete SNAM.



MAGGIORE CONCORRENZA E SVILUPPO DELLE “POMPE BIANCHE”

Nell’ambito della concorrenza, l’intervento dirigistico dello Stato - ancorché finalizzato a “buoni propositi” – comporta e quindi impone al mercato un aggravio economico in termini di controlli e di burocrazia, sovrastrutture che ottengono il risultato opposto rispetto a quello “inseguito” poiché provocano un aumento dei costi e quindi dei prezzi.

Risulta indispensabile, per promuovere e favorire la concorrenza, superare l’attuale normativa che regola i rapporti contrattuali fra titolare delle autorizzazioni ed il gestore dell’impianto, rendendo possibile l’applicazione di ogni tipo di contratto previsto dal Codice Civile.

Infatti, attualmente il sistema risulta “bloccato” in quanto la normativa prevede la conduzione diretta dell’impianto da parte del titolare dell’autorizzazione o, come unica alternativa, l’affidamento in comodato gratuito a terzi (gestore) delle attrezzature a fronte di un contratto di fornitura in esclusiva che impegna necessariamente il gestore a ritirare tutto il fabbisogno di carburante dell’impianto direttamente dal titolare delle autorizzazioni o attraverso di esso.

I titolari dell’autorizzazioni – i nostri Associati detengono quasi il 50% dei punti vendita stradali della rete ordinaria nazionale – realizzano gli impianti, con notevoli investimenti, al solo scopo di vendere attraverso di essi i propri prodotti e, su questo presupposto, fondano la propria attività e la propria esistenza.

Risulta del tutto evidente che, allo stato, ipotesi diverse all’esclusiva o che non dovessero ottemperare a tale presupposto in forma totalitaria sarebbero assolutamente inaccettabili.

Il superamento dell’attuale normativa e quindi l’apertura ad ogni tipo di contratto così come previsto dalle normative europee e in armonia con quanto previsto dal Codice Civile, consentirebbe di stipulare contratti diversi per tipologie diverse di impianti garantendo al sistema maggiore flessibilità consentendo, al contempo, di fornire adeguata rispondenza alle diverse esigenze dei singoli gestori.

Nel merito, riteniamo opportuno evidenziare che in Europa il contratto di gestione più diffuso - oltre il 70% dei casi - è quello di “commissionario”. Tale contratto prevede che il titolare delle autorizzazioni sia anche proprietario della merce e, per tale motivo, ne fissa il prezzo di vendita al pubblico ed il gestore percepisce una commissione sulle vendite effettuate.

Le peculiarità di tale contratto consentirebbero, altresì, di eliminare i fenomeni di over-pricing eventualmente praticati dai gestori con ricadute positive per il Consumatore.

In Italia, l’applicazione di tale modalità contrattuale, è attualmente vietata e non se ne comprendono i motivi.

E’ altresì un intervento che va nella direzione auspicata dal Governo, promuovere una maggiore concorrenza a beneficio dei Consumatori consentendo un più ampio utilizzo di impianti completamente automatizzati - senza la presenza di addetto al rifornimento - possibilità oggi normativamente permessa unicamente nelle zone montane.



Per questa tipologia di impianti riteniamo debba essere percorsa una strada prudentiale che, per motivi di carattere occupazionale, traguardi ad una quota non eccedente il 10% del numero degli impianti presenti sul territorio Nazionale.

Tale tipologia di impianti comporta risparmi per il Consumatore pari a circa 4 centesimi di €/litro con riflessi complessivi su base nazionale, nell'ipotesi di sviluppo prevista, sulla **riduzione dello "stacco Italia" stimabile in circa 4 millesimi di €/litro.**

Assopetroli rappresenta la gran parte delle aziende retiste proprietarie di "pompe bianche".

Le stesse si riforniscono di carburante, anche in forma consortile, sul libero mercato a prezzi competitivi, in quanto in un mercato "liberalizzato" qual è il nostro, le fonti di approvvigionamento sono molteplici: compagnie petrolifere, importatori, grossisti, raffinatori. Quindi, il mercato risulta fortemente competitivo e la pluralità dell'offerta premia l'acquirente, sia esso un Consumatore finale o una azienda retista.

Questo, in estrema sintesi, è anche il motivo per cui è nato e prolifera su tutto il territorio nazionale il fenomeno delle "pompe bianche", fenomeno che non necessita a nostro avviso di ulteriori "stimoli". Infatti, la possibilità di praticare prezzi particolarmente competitivi, è generata dalla compressione dei costi di gestione, dall'azzeramento delle campagne promozionali e, soprattutto, dal forte aumento di erogato che permette una riduzione unitaria dei margini sul carburante venduto.

Riteniamo che questa tipologia di impianti, dall'attuale 6 % possa arrivare al 10% dell'erogato complessivo del mercato autotrazione rete. Riteniamo ragionevole tale previsione in quanto la maggioranza dei Consumatori italiani ancora oggi, preferisce il "servizio" e le "promozioni" allo sconto e, al proposito, va detto che il mercato italiano è l'unico in Europa a poter garantire questa pluralità di opzioni che è sintomo di ricchezza e vitalità.

Una proliferazione di tali impianti oltre la soglia indicata, sarebbe controproducente e ne vanificherebbe l'impatto, in quanto i volumi di vendita diminuirebbero, con il conseguente aumento dei costi unitari e la riduzione delle possibilità di sconti sul prezzo.

Tale tipologia di impianti comporta risparmi per il consumatore ricompresi tra 6 e 10 centesimi di €/litro con riflessi sulla **riduzione dello "stacco Italia" stimabile in circa 8 millesimi di €/litro** e, quale effetto collaterale, stimola effetti calmieranti sui prezzi di vendita al pubblico dell'intera rete nazionale.

ORARI

Premettiamo che l'intervento legislativo di liberalizzazione degli orari di apertura degli impianti stradali è già stato effettuato con la legge 133/08.

Le Regioni hanno già proceduto o stanno procedendo a recepirne i contenuti, prolungando gli attuali orari di apertura da un minimo del 20% ad un massimo del 50% .

Considerando che il 70% degli impianti, circa 16.000, dispongono di accettatori self e pre-pay funzionanti 24 ore su 24, non riteniamo necessari ulteriori interventi.

CONCLUSIONE

In conclusione, riteniamo necessario approfondire due aspetti fra quelli trattati poiché li riteniamo di particolare importanza per chi deve assumersi la responsabilità di intervenire sulla materia:

FORNITURA IN ESCLUSIVA

Come anticipato, l'attuale quadro normativo prevede come unica alternativa alla gestione diretta degli impianti, il contratto di comodato gratuito con fornitura in esclusiva.

In pratica, il prodotto venduto viene fornito da parte dell'azienda proprietaria dell'impianto e ciò costituisce il presupposto su cui fonda la propria attività ed è l'unica modalità che gli consente di remunerare il capitale investito. Pertanto, ogni eventuale intervento che limiti tale diritto, intendendo per questi "la fornitura in esclusiva" costituirebbe una immotivata forma di esproprio e comporterebbe la necessità di prevedere una decadenza ex-lege dei contratti di comodato gratuito in corso per consentire all'Azienda proprietaria dell'impianto di gestirlo direttamente.

Per questi motivi sia l'Unione Europea che l'Autorità Antitrust hanno più volte ribadito l'assoluta liceità del contratto di fornitura in esclusiva, nel caso in cui venga imposto il contratto di comodato gratuito.

Ma vi è un ulteriore e non meno importante risvolto di natura fiscale da evidenziare.

L'attuale normativa, dal punto di vista economico, prevede la responsabilità solidale fra il gestore e il titolare dell'autorizzazione per i reati e le irregolarità di ordine fiscale eventualmente commessi dal gestore nell'ambito della conduzione dell'impianto.

Per limitare i rischi connessi alla "solidarietà economica" il titolare dell'autorizzazione può effettuare controlli sulla gestione dell'impianto, solo per effetto del contratto di esclusiva, tale facoltà verrebbe meno qualora il gestore avesse la facoltà di rifornirsi, anche solo parzialmente sul mercato, quindi una eventuale parzializzazione dell'esclusiva comporterebbe il cambiamento della normativa in essere al fine di lasciare la responsabilità in via esclusiva sul gestore.

In tal caso, rimarrebbero comunque aperte una serie di problematiche, tra le quali le più importanti:

- in che modo garantire il Consumatore circa la qualità dei prodotti che acquista ?
- chi è il soggetto finale che deve rispondere degli eventuali danni provocati da una cattiva qualità del prodotto ?

Per certo, ogni evento dannoso causato rimarrebbe come una "macchia indelebile" sull'avviamento dell'impianto provocando un danno patrimoniale causato da terzi con il rischio, in caso di insolvenza da parte del terzo, di dover rispondere economicamente delle irregolarità fiscali da questi commesse.

Anche queste, oltre a quanto precedentemente illustrato, le motivazioni per cui riteniamo necessario aprire il sistema, attraverso una nuova normativa, a tutte le tipologie contrattuali previste dal Codice Civile, ivi compreso il contratto di fornitura in esclusiva solo a fronte di un contratto di comodato gratuito delle attrezzature.



MERCATO ITALIANO

Sebbene l'obiettivo sia di tipo economico – azzerare lo “stacco Italia” – riteniamo che a ciò non possa e non debba essere sacrificato un modello, quello italiano, che si sta rivelando tra i più efficienti e flessibili d'Europa.

Per questo motivo, seppur controcorrente, ci sottraiamo alla convinzione “dogmatica” tipicamente italiana per cui i “modelli esteri” sono sempre migliori rispetto ai nostri.

Noi, Assopetroli, siamo assolutamente convinti della validità del “nostro modello distributivo” rispetto a quello Europeo e ne sottolineiamo le peculiarità:

a) Il nostro “modello distributivo” è l'unico in Europa che permette al Consumatore di scegliere la possibilità di rifornirsi da solo o farsi rifornire e su ben 14.000 impianti (60% della rete) questa modalità di rifornimento la si può esercitare alternativamente; a tutt'oggi il 50% dei Consumatori preferisce farsi rifornire.

b) Il nostro “modello distributivo” è il più diffuso d'Europa, talmente capillare da portare il servizio “sotto casa”, unendo così alla comodità del servizio anche un significativo risparmio per il Consumatore, che deve percorrere minori distanze per rifornirsi, rispetto a tutti i Consumatori Europei.

c) Il consumo medio dell'utente italiano è inferiore a 800 litri/annui, quindi ogni centesimo di differenza prezzo vale 8 euro/anno ed è forse anche per questo che la maggioranza dei consumatori privilegia ancora le campagne promozionali in sostituzione del miglior prezzo e che il 50% degli Utenti preferiscono farsi rifornire.

d) La nostra Rete offre al Consumatore la possibilità di rifornirsi, realizzando maggiori risparmi rispetto a qualsiasi altra rete europea, in quanto propone, in modo diffuso, anche la vendita dei carburanti gassosi quali il Metano ed il GPL che sono notoriamente molto più convenienti di quelli tradizionali. Riteniamo che questa considerazione finale debba anche essere, “politicamente” considerata quando si analizzano gli stacchi fra il “prezzo Italia” e quello medio europeo.

In estrema sintesi riteniamo che il modello italiano non solo non sia complessivamente penalizzante per il Consumatore ma, anzi, costituisca uno dei mercati più favorevoli e variegati.

Abbiamo evidenziato un ventaglio di proposte, nessuna delle quali singolarmente determinante ma, nel loro complesso fortemente impattanti sull'attuale sistema distributivo e, a nostro avviso, in grado di raggiungere gli obiettivi prefissati nonché di generare un processo virtuoso per lo sviluppo armonico ed equo del settore, senza eccessivi interventi di ordine normativo.