



**AUDIZIONE DEL DIRETTORE FAIB AL
SENATO DELLA REPUBBLICA
COMMISSIONE STRAORDINARIA PREZZI
ROMA
2 DICEMBRE 2009**

1 PREMESSA E QUESTIONE PREZZI

La questione dei prezzi dei carburanti è, per le molte implicazioni, un argomento di rilievo primario per il dibattito politico, economico ed istituzionale.

L'attenzione posta sulla questione è dunque pienamente condivisibile per i risvolti economici e sociali.

L'audizione tuttavia cade in un momento di particolare tensione tra la categoria dei gestori e il Governo che ancora oggi non fornisce sicurezza sulla riconferma per il 2009 e il 2010 del cosiddetto bonus fiscale, provvedimento di deduzione forfetaria dal reddito d'impresa a favore dei gestori carburanti, da oltre 2 lustri sempre confermato da tutti i Governi in carica. E' evidente che se nella Finanziaria 2010, in itinere in Parlamento, non ci sarà alcuna conferma dell'atteso provvedimento, avremo un Dicembre all'insegna della chiusura degli impianti.

In questo contesto apprezziamo il lavoro svolto dalla Commissione di approfondimento delle problematiche inerenti la formazione dei prezzi .

Premesso che abbiamo l'esatta consapevolezza del ruolo che rivestono i prezzi dei carburanti per il nostro paese, importanza che non esitiamo a definire cruciale.

E' noto che l'80% delle merci viaggiano su "gomma" e che il fabbisogno energetico dipende per oltre il 43% dal petrolio e dai suoi derivati.

Un dato che ci fa dipendere dalle importazioni in modo rilevante. Infatti, il fabbisogno nazionale energetico dipende da fonti di approvvigionamento estere per l'85%.

In questo rapido scenario è sintetizzata l'esposizione del sistema paese che affida al petrolio e ai suoi derivati la mobilità di uomini, beni e servizi.

Lo scenario internazionale, al di là della contingenza attuale, prospetta lineamenti di peggioramento delle attuali condizioni.

In questo quadro la distribuzione carburanti assume un'importanza strategica per il Paese. Si tratta di un settore che garantisce servizio, capillarità, sicurezza, professionalità a presidio del diritto alla mobilità dei cittadini e dei rifornimenti per la movimentazione delle merci. Un servizio dunque centrale per la corretta circolazione della vita del paese. Svolta da una categoria bistrattata e malpagata, priva di assicurazioni sui rischi legati alla propria attività, sostituito d'imposta a favore dello Stato per circa il 55% del proprio incassato quotidiano che concorre ad aggravare alcune delle tante incombenze amministrative e fiscali.

Di fronte al quale lo Stato esita persino nel riconoscimento del bonus fiscale.

In questo senso, in riferimento a recenti affermazioni del Presidente dell'Unione Petrolifera, dr. Pasquale De Vita, in materia di prezzi dei carburanti, vanno rettificata alcune dichiarazioni fuorvianti e improvvide, che affastella un insieme di dati fuori dalla realtà.

Il prezzo dei prodotti petroliferi praticato sulla rete vendita è nelle mani delle compagnie che, come testimoniano le campagne di marketing, veicolate su tutti i mass media, promuovono i loro marchi con politiche di prezzo mirate. Al gestore, in alcuni casi, rimangono margini risibili di movimento sui prezzi, nell'ordine di pochissimi millesimi, neanche avvertibili dal consumatore in quanto vanno ad interferire sulla quarta cifra. Nell'attuale situazione di mercato, il gestore, costretto ad acquistare i prodotti petroliferi in esclusiva dalla compagnia, al prezzo imposto dalla petrolifera, non può certo discostarsi dal prezzo consigliato. In più le compagnie stesse, scendono direttamente al pubblico con un prezzo imposto in determinate modalità e fasce orarie.

Come si vede l'andamento dei prezzi non dipende in nessun modo dai gestori, che semplicemente praticano i prezzi comunicati dalle compagnie.

Quanto alla libertà di approvvigionamento del cosiddetto non oil siamo nuovamente di fronte ad una affermazione non corrispondente alla realtà.

Premessa l'assoluta marginalità del non oil in Italia, determinata dalla scarsissima propensione agli investimenti delle compagnie, esso è difatti reso in esclusivo a favore delle compagnie dalle diverse formule di affiliazione ai vari market o coffee shop, come Agip Café o Festival o altri marchi di diretta emanazione delle

compagnie petrolifere che difatti tendono a monopolizzare anche le attività extra oil.

Quanto all'orario di apertura, ricordiamo che esso è stato nuovamente normato da una legge dello Stato che ha demandato alle Regioni la sua regolamentazione. Dunque, non sono i gestori che decidono l'orario di apertura e chiusura degli impianti, ma le Regioni.

Il rispetto delle leggi, e del quadro legislativo nazionale e regionale, è probabilmente fonte di allergia per il Presidente De Vita e per le compagnie petrolifere, che stanno tentando in tutti i modi, nel silenzio complice degli organi dello Stato, e del Ministero dello Sviluppo Economico, di forzare i profili normativi di regolazione del mercato imperniato sull'autosfruttamento dei gestori con turni di lavoro massacranti, per 3-4 centesimi lordi pro litro, al netto di assicurazioni sulla malattia, su furti e malversazioni, contributi pensionistici, tasse e oneri amministrativi e di gestioni.

Ci è sembrata doverosa la precisazione, per il rispetto di decine di migliaia di lavoratori che quotidianamente svolgono il loro lavoro esposti al freddo e alle intemperie.

La fotografia del settore è in una dinamica crescente alla extracomunitarizzazione della rete, per accelerare i processi di autosfruttamento e di accumulazione selvaggia degli utili da reinvestire in altri paesi o in altri settori.

2 IPOTESI DI INTERVENTO PER LA RIDUZIONE DELLO STACCO ITALIA.

L'obiettivo della proposta di superamento del differenziale è quello di ammodernare la rete della distribuzione carburanti, fornire più servizi ai cittadini consumatori, rafforzare le politiche di concorrenza contenendo i prezzi sulla rete vendita dei prodotti petroliferi e superare in modo strutturale lo stacco Italia verso i paesi dell'UE.

La nostra proposta intende favorire la concorrenza tra operatori superando le distorsioni di mercato attualmente presenti sul mercato dei prodotti petroliferi. Lo strumento inteso a finalizzare tale scopo è individuato nel meccanismo di superamento del doppio canale rete ed extra rete, da una parte e nella rimodulazione del contratto di fornitura in esclusiva, dall'altro

Il doppio canale è una delle caratteristiche salienti e peculiari del mercato italiano. Tale strutturazione governa attualmente la complessa articolazione tra impianti di proprietà delle compagnie petrolifere- impianti in rete- e impianti facenti capo a retisti privati- impianti in extrarete. Gli impianti di proprietà delle compagnie- e perciò in rete- sono ad oggi per circa il 60% della rete distributiva essendo il restante 40% di retisti privati operanti o in regime di convenzionamento con le compagnie petrolifere o attraverso proprie insegne. Questo 40 % di operatori in extrarete riesce, in virtù della libera contrattazione sul libero mercato, a scontare prezzi d'acquisto dei prodotti petroliferi con sconti che si aggirano intorno ai 12- 15 centesimi a litro, che solo in parte vengono riversati al prezzo al consumo finale. Il tratto di riferimento per l'analisi di questo sistema è da ricercarsi – dunque- nel prezzo di cessione del prodotto. Prezzo di cessione che- come abbiamo visto- cambia tra operatori in extrarete e operatori in rete.

Infatti mentre l'operatore extrarete è in grado di attivare meccanismi di contrattazione sul libero mercato, l'operatore –gestore delle singole compagnie, essendo legato da un contratto di acquisto in esclusiva, quale diretta conseguenza del contratto di comodato ad uso gratuito dei singoli impianti, non può accedere al libero mercato degli acquisti dei prodotti petroliferi e, dunque, è costretto ad acquistare, e vendere,

fuori da una libera contrattazione, dal soggetto-compagnia titolare dell'impianto ad un prezzo più alto, che arriva al consumatore finale gravato dal differenziale rete extrarete e mediamente di 3 centesimi litro, corrispondente al cosiddetto stacco Italia. La motivazione della doppia pratica, rete ed extrarete, trova fondamento nella necessità per le compagnie di acquistare sempre maggiori quote di mercato, di acquisire più canali vendita e presidiare con i propri marchi mercati altrimenti sguarniti, da una parte. Dall'altra vale una considerazione incentrata sulla mancanza di investimenti sulla rete garantita dalla presenza degli operatori privati che realizzano gli impianti a proprie spese. Dunque, il differenziale di prezzo di cessione praticato sulla propria rete a marchio- generalmente più alto di 12-15 centesimi da parte delle compagnie sembrerebbe risiedere nella necessità di ammortizzare gli investimenti fatti sulla rete di proprietà. Motivazione economicamente ineccepibile in presenza di impianti nuovi o semi-nuovi o in corso di ammortamento.

La letteratura economica del settore indica in 4-5 anni il tempo necessario all'ammortamento di un nuovo impianto che, pertanto, dopo tale arco di tempo opera senza appesantimenti finanziari e in regime di piena remunerazione dei capitali investiti. **Se ne può dedurre che sugli impianti di proprietà delle compagnie - 60% della rete- 15 mila impianti- con oltre 6-10 anni di servizio - oltre l'80%- circa 12 mila impianti- la motivazione principale alla base della pratica del doppio canale non è più suffragata da motivazioni di ordine economico** quanto meramente di margine di profitto, non essendo concepibile la cessione del prodotto in extrarete sottocosto a fronte della cessione sulla propria rete a prezzi maggiorati. **Il superamento del doppio canale, pur in un contesto di riequilibrio delle dinamiche imprenditoriali del settore, produrrebbe un beneficio per i cittadini mediamente di 5-10 centesimi pro litro con effetti benefici per le famiglie e le imprese.**

Si tratta in concreto di prevedere un meccanismo virtuoso che a determinate condizioni- ammortamento dei capitali investiti- orienti le compagnie petrolifere a cedere il prodotto sulla propria rete alle migliori condizioni di mercato- presumibilmente quelle realizzate in extrarete, dove funziona il meccanismo della libera contrattazione- favorendo meccanismi di maggior concorrenza a beneficio del sistema economico e a rimozioni di condizioni di disparità sulla rete.

Attualmente invece il doppio canale è l'esatta rappresentazione di un potere oligopolistico che si perpetua e si alimenta nel rapporto di fornitura in esclusiva e nella fissazione del prezzo al di fuori dei canali della libera contrattazione.

Un meccanismo teso al superamento di tale pratica anticoncorrenziale avrebbe un duplice effetto: quello di rendere a prezzi più bassi i prodotti petroliferi, e superare una volta per tutte la polemica intorno al cosiddetto stacco Italia, e indurre le compagnie ad ammodernare la rete italiana di distribuzione carburanti, oggi tra le più arretrate sia come presenza del non oil che come erogazione di prodotti eco-compatibili che dal punto di vista degli erogati.

Un intervento, dunque, finalizzato a produrre benefici per il cittadino consumatore e per le imprese, in grado di stimolare nuova concorrenza, non invasivo della libera contrattazione di mercato che anzi ne sarebbe esaltata e assunta al centro delle

politiche di conferimento del prodotto su tutta la rete. Una previsione che opererebbe intaccando quella specie di area riservata, e sottratta alla libera concorrenza, costituita appunto dalla riserva di obbligo di acquisto in esclusiva, garantita alle compagnie che, difatti, così disponendo, operano in un regime di oligopolio verticalmente integrato, dall'estrazione, alla raffinazione, allo stoccaggio, alla movimentazione sino alla distribuzione, stabilendo per ogni singolo passaggio soglie e diritti di profittabilità.

Si tratta, come si vede, di una evidente posizione dominante nel mercato di riferimento da parte di pochi operatori –otto in tutto- che controllano tutte le fasi del percorso economico-commerciale del prodotto, dalle quantità(offerta) alla qualità, alla tempistica alla produzione/lavoro (costi): un insieme di elementi che difatti condizionano tutte le variabili economiche afferenti al prodotto.

Tale obiettivo è perseguibile prevedendo legislativamente una possibilità di contrattazione sul prezzo di cessione all'interno della contrattazione tra Aziende petrolifere e Associazioni dei gestori, con una contrattazione finalizzata a conseguire i migliori risultati in termini di efficienza della rete e di prezzi al consumatore finale tramite il negoziato inteso a chiudere la forbice rete extrarete.

Ulteriore terreno di lavoro è rappresentato dalla proposta avanzata dalle Associazioni dei gestori di aggiornamento e rimodulazione, in chiave concorrenziale, dei contratti di fornitura in esclusiva, con la previsione di una riserva del 30% rimesso alla libera determinazione d'acquisto- che rimane una delle chiavi principali dell'operatività delle aziende e dell'autonomia imprenditoriale, altrimenti preclusa-del prodotto sul libero mercato.

CONCLUSIONI

La rete italiana a differenza del resto dell'Europa , è caratterizzata da un numero più alto di impianti con un erogato mediamente inferiore e con un grado di selfizzazione più basso rispetto alla media europea.

La particolarità del territorio italiano e la rete distributiva, che garantisce questo servizio di pubblica utilità a tutti i consumatori, in modo capillare sugli oltre gli 8000 comuni italiani, costituiscono un valore aggiunto che non può essere distrutto solo perché in Italia il prezzo risulta mediamente più alto rispetto agli altri paesi di circa 3 / 4 centesimi al litro, nella situazione data. La battaglia che deve essere affrontata deve riguardare sì l'abbattimento dello stacco Italia, ma nel quadro dell'attuale sistema di servizio al territorio e alla popolazione, considerato che vi sono, come abbiamo detto, le possibilità di intervento di taglio del prezzo alla pompa. Solo che c'è chi vuole sottrarsi ad una sfida vera sui nodi della rete italiana e ribaltare sui consumatori e sui gestori il peso delle proprie inefficienze e contraddizioni.

Peraltro anche sulle rilevazioni dei prezzi andrebbero svolte alcune considerazioni. Infatti, solo la rilevazione dei prezzi, se tenesse conto di tutte le variabili presenti nell'attuale mercato italiano , ridurrebbe sensibilmente lo " stacco Italia", dimostrando ancora una volta che nonostante i mancati investimenti delle compagnie petrolifere e la mancata liberalizzazione del non oil dobbiamo difendere questo modello che

garantisce ai consumatori con oltre 25000 gestori (circa 100.000 addetti) un servizio ed un presidio del territorio che gli altri ci invidiano. Infatti la rilevazione della media europea è incentrata sui self mentre in Italia è svolta sul servito. Basterebbe omogeneizzare i criteri valutativi per annullare quasi lo stacco.

In conclusione, ripetendo gli auspicati interventi di riforma del settore- allargamento dell'area negoziale e riformulazione dell'esclusiva- riteniamo che il superamento dell'attuale struttura di mercato , ripensando a contratti diversi con i gestori, favorendo la separazione della rete (chi ha il controllo di tutta la filiera non può scendere al dettaglio) sia uno degli interventi essenziali per favorire la concorrenza ad abbassare i prezzi alla pompa.

In definitiva il 2009 ci lascia con molti problemi ancora aperti: l'esigenza di ammodernare la rete della distribuzione carburanti, fornire più servizi ai cittadini consumatori, rafforzare le politiche di concorrenza contenendo i prezzi sulla rete vendita dei prodotti petroliferi tra rete ed extra rete e superare in modo strutturale lo stacco Italia verso i paesi dell'UE.

Garantire il bonus fiscale sui redditi 2009. Completare il quadro degli interventi regionali di recepimento della 133/08.

Ma a tenere banco è ancora la questione prezzi e l'adeguamento di essi all'oscillare del prezzo del barile.