

Senato della Repubblica

Commissione straordinaria per la verifica dell' andamento generale dei prezzi al consumo e per il controllo della trasparenza dei mercati.

Indagine conoscitiva sulle determinanti del sistema dei prezzi e delle tariffe, sulla attività dei pubblici poteri e sulle ricadute sui cittadini consumatori:

Audizione del 18 Aprile 2012

**Ing. Alessandro Proietti
Presidente M.I.T. Srl – Marketing, Innovazione e tecnologia
Presidente Associazione NOI – Nuova Organizzazione Imprenditori**

Gentili Signori,

anche se mi capita frequentemente di parlare dei problemi della distribuzione carburanti, con gli argomenti della dinamica prezzi e della razionalizzazione della rete quasi sempre i più gettonati, e quindi di essere abbastanza ben allenato, confesso che ogni volta provo un senso di smarrimento nel chiedermi da dove cominciare in considerazione della dimensione dei problemi, come pure nel timore di aggiungere solo altre inutili parole ai miliardi di quelle che sono state scritte o dette da ormai molti anni a queste parti per trattare argomenti che sono sempre gli stessi.

Ho detto “inutili” perché se dopo tanti anni siamo oggi tutti qui a discutere di certi argomenti, appunto sempre gli stessi, dobbiamo ammettere che le infinite quantità di parole scritte e dette non sono servite a molto, il che dovrebbe generare il dubbio di non essere noi in grado di esprimerci come vorremmo oppure di non sapere ascoltare come dovremmo.

La questione prezzi è solo la punta di un iceberg, è l' elemento visibile e tangibile, di un problema molto più complesso che riguarda un sistema fatto di tanti elementi e che in questo momento attraversa una fase di grande difficoltà. In pratica dovremmo preoccuparci di come eliminare tutto l' iceberg e non solo la punta che emerge.

La soluzione del problema passa certamente attraverso interventi su fenomeni complessi di natura per così dire tecnica-operativi ma anche attraverso l' eliminazione del fattore che a mio parere è quello critico per eccellenza, il “fattore umano” che chiama in causa la reale volontà da parte di tutti di volere risolvere il problema e la capacità di concordare un “linguaggio” comune, un codice di comunicazione e di comportamenti adeguati alla situazione.

In un convegno di tipo post-universitario al quale recentemente sono stato invitato ho fatto sfoggio di reminiscenze scolastiche rispolverando il concetto di Entropia, una funzione associata a quel complicatissimo secondo principio della termodinamica che tutti abbiamo studiato e che trova riscontri

infiniti nella nostra vita di tutti i giorni, e non solo nel campo dell' energia. Infatti, a prescindere dalle varie definizioni matematiche e fisiche usate per spiegare l' Entropia, in termini semplici potremmo dire che l' Entropia è una grandezza che misura il "caos" di un sistema fisico nel senso che quando un sistema passa da un sistema ordinato ad uno meno ordinato la sua Entropia aumenta. Non è secondario il fatto l' Entropia sia una grandezza che non ammette valori negativi nel senso che non può essere recuperata. Ne consegue che l' energia dissipata nel disordine è persa, per sempre.

Mi sembra di poter dire che al "sistema" della distribuzione carburanti e più in generale, dell'industria petrolifera, possa essere attribuito un valore dell' Entropia particolarmente alto, un valore elevato al quale tutti, l'industria petrolifera, i gestori, i retisti, la gdo, le istituzioni, il governo, l' antitrust, i parlamentari, le rappresentanze dei consumatori, l' informazione, proprio tutti, perché forse ormai mancano solo le esternazioni della Santa Sede, di Amnesty International, Save the Children e qualche altra Onlus, hanno dato un loro significativo contributo.

Una sconcertante enorme quantità di energia dissipata nel nulla, sconcertante perché 10-15 anni fa molti di noi erano attorno a tanti tavoli, gli stessi di oggi, per discutere e tentare di risolvere i problemi che sono sempre gli stessi di oggi: la razionalizzazione della rete di distribuzione, la concorrenza, le metodologie usate nella determinazione dei prezzi, il confronto con l' Europa, la valutazione complessiva del ruolo dell' industria petrolifera nel nostro paese. Negli anni, milioni di ore di lavoro di centinaia di persone sono state dedicate a questi argomenti per poi scoprirci ancora una volta al punto di partenza.

E' una considerazione che oggettivamente ci pone di fronte ad un dilemma angoscioso. Malgrado il pedigree professionale, che pure sappiamo essere alto, spesso di altissimo livello, di quelle persone che, dentro e fuori l'industria petrolifera, hanno lavorato e lavorano su questi problemi, dovremmo forse ammettere che tali persone non abbiano mai avuto le capacità adeguate a trovare nell' arco di 10-15-20 anni una qualche soluzione accettabile e che non ce l' abbiano ancora oggi? Oppure dobbiamo pensare che il sistema nel suo insieme non vuole trovare una soluzione perché l'interesse di tutti, proprio di tutti, sta proprio nel lasciare le cose come sono, ennesima riproposizione del simpatico falso storico del "facite ammuina" di militare borbonica attribuzione, o del più aulico gattopardiano "cambiare tutto perché tutto rimanga immutato"? Quale delle due ipotesi è quella giusta? In ogni caso le conclusioni non possono che essere amare.

Il problema vero è nel periodico tornare su argomenti e problemi noti proponendo soluzioni sempre nuove, sempre più complesse, basta pensare all' iter del recente DL Liberalizzazioni, per risolvere problemi per loro natura sarebbero anche troppo elementari. Il disordine è nell'agitarsi dei vari soggetti che cercano soluzioni ad un sistema di equazioni impossibile perché si tenta di massimizzare il risultato della singola variabile, quella dell' interesse particolare del singolo, dimenticando che le variabili sono legate tra di loro da una funzione che le comprende tutte e che è la sola della quale si può ricercare un punto di massimo.

Il vero problema che ci blocca è il fattore umano, è la resistenza al cambiamento. La necessità di un sostanziale cambiamento è condivisa da tutti, ma la nostra disponibilità è limitata a quella parte che ci viene comoda; il resto, normalmente la parte più onerosa, aspettiamo che la facciano gli altri. Il caso della ristrutturazione della rete rappresenta un esempio. E' un problema quasi di esclusiva competenza delle società petrolifere che diventa difficilissimo risolvere solo perché ogni società avrebbe la pretesa di scegliersi il percorso più comodo, lasciando ai concorrenti quello accidentato, con i "sampietrini", il pavè, le buche.

Per aver partecipato, da attore e spettatore, a tante riunioni con i rappresentanti delle parti coinvolte in questi processi mi ha sempre sorpreso il constatare che persone di indubbio intelletto, competenza ed esperienza, soprattutto nel gestire le relazioni, apparentemente ignorassero che un accordo presuppone sempre qualche rinuncia da parte del singolo. Nella mia esperienza, di lavoro e di vita, non conosco accordo che non abbia richiesto qualche compromesso, una qualche rinuncia rispetto all'obiettivo di partenza, laddove la soddisfazione del successo può rimanere confinata alla percezione di aver fatto comunque il miglior accordo possibile. Si tratta di una visione delle cose apparentemente non molto condivisa nel nostro ambiente al punto da rendere credibile la tesi di un sistema che in realtà non vuole produrre alcun cambiamento.

Visione pessimistica per il futuro di questo settore? Certamente sì, almeno nel medio termine perché non riesco a vedere come il sistema attuale fatto di situazioni, persone e culture che sono le stesse di sempre possa improvvisamente riuscire a risolvere problemi che non è stato in grado di risolvere in qualche decennio. La speranza per un futuro diverso, da ingegnere di un tempo che fu, continuando a chiamare in causa la fisica e la meccanica, la ritrovo nella convinzione che anche per i comportamenti umani vale la legge della tendenza all'equilibrio: nel tempo le forze che agiscono su un sistema tendono a stabilizzarlo. La rapidità di un ritorno ad uno stato di equilibrio dipende dalla dinamica delle forze e dalla viscosità dell'ambiente in cui agiscono: la dinamica delle forze è ancora incerta ma la viscosità dell'ambiente è ormai prossima ai valori massimi sopportabili e sotto questo aspetto è quasi una garanzia di arrivare ad un nuovo equilibrio in tempi non infiniti.

Confido anche su una generazione nuova di attori che sappia combinare il potenziale di esperienza e professionalità con una cultura di maggiore disponibilità ad affrontare i problemi in una logica di interesse comune. Qualcosa che vale anche per l'industria petrolifera per continuare ad affermare l'importanza di un ruolo primario nella economia del Paese che soltanto degli sprovveduti, o male informati, possono negare, ma che oggi mostra una evidente difficoltà a comprendere che il mercato è evoluto in forme diverse dal passato e forse imprevedute, richiedendo così una ridefinizione dei ruoli e responsabilità insieme ad un sostanziale aggiornamento dell'offerta al consumatore in termini di servizi e prezzi adeguati alle sue reali esigenze e ragionevoli attese.

Forse ho fatto una troppo lunga premessa ma ho ritenuto che fosse opportuna perché l'obbligo di comprendere, prima di prendere iniziative, è di tutti, nessuno escluso, anche vostra, come dimostrerebbe il ripetersi di certe interrogazioni così come emerge dalla lettura dei resoconti delle varie riunioni e audizioni di questa stessa Commissione. Interrogazioni assolutamente logiche e naturali, riferite a problematiche anche relativamente facili, ma che per il loro ripetersi non hanno evidentemente ancora trovato una risposta convincente, per la responsabilità di chi non ha saputo o voluto darla o di chi non l'ha compresa o voluta comprendere.

Se mi avete invitato a questo incontro è evidente che vi aspettiate che vi parli dei prezzi, dei meccanismi che li muovono, della razionalizzazione della rete, con tutto quanto ne consegue. Argomenti del genere possono essere trattati in modo efficace attraverso una sessione di domande e risposte piuttosto che da una esposizione di un singolo. Allo scopo di offrirvi qualche spunto ho pensato che avrei potuto introdurre l'argomento prezzi e razionalizzazione della rete distribuzione carburanti parlando di un qualche cosa che ha ben poco a che fare con tutto questo.... ! Vi esporrò infatti il mio personale punto di vista sul DL Liberalizzazioni recentemente convertito in legge.

Nei giorni scorsi, una rivista di settore, "Oil&Non-Oil News", ha voluto fare un velocissimo sondaggio di opinioni chiedendo al dott. Pasquale De Vita (Presidente UP), al dott. Franco Ferrari Aggradi (Presidente Assopetroli), al sig. Martino Landi (Presidente Faib) ed al sottoscritto di assegnare un voto, da 1 a 10, al DL per quanto riguarda il settore carburanti, dall' art. 17 al 21. Il risultato delle pagelle è il seguente e di per sé intrigante:

P.De Vita : 7; F.Ferrari Aggradi : 7; M.Landi : 4; A. Proietti : 0

Ritengo probabile che il voto 7 sia solo l' espressione di una comprensibile sensazione di scampato pericolo in quanto il merito del decreto nella forma attuale è visto soltanto nel fatto che non contiene le misure, previste nelle bozze che erano circolate in precedenza, alcune molto discutibili per non dire di peggio, all' origine delle quali ci possiamo ritrovare tutti i mali di cui sembra soffrire oggi questo settore: la scarsa conoscenza e competenza specifica, la cattiva informazione, la demagogia, la sottostima di fenomeni e tendenze del mercato, l' esasperazione degli interessi di parte, la generale mancanza di visione di un futuro che richiederebbe unità di intenti e collaborazione tra tutti gli attori di questo mercato, dalle società petrolifere al consumatore.

Tale risultato, inquadrato da una visuale diversa, quella di chi vede nelle società petrolifere in primis e negli imprenditori privati in seconda battuta le cause principali di tutti i mali del settore e quindi in loro gli obiettivi da colpire, dovrebbe apparire assolutamente deludente perché un voto 7 significa che società petrolifere ed imprenditori privati si sentono autorizzati a ritenere che nulla sia cambiato rispetto a prima e che quindi si possano mantenere le posizioni quo ante. Probabilmente il voto 10 non è stato assegnato, proprio perché, non essendo cambiato nulla, anzi se qualche cambiamento è stato reso possibile lo sarebbe a loro favore, vedi argomento contratti, permane il dubbio e timore che a breve qualcuno si faccia nuovamente avanti con altre proposte e magari questa volta ottenga quel successo che è non ha colto in questa occasione.

Commentando il voto 4 della Faib potrei dire che è una sorpresa in quanto mi sarei aspettato uno "0" dal momento che i gestori, e non solo quelli Faib e Fegica, sono forse gli unici sconfitti veri su tutta la linea. Un "4" è probabilmente un voto minimo a difesa di un provvedimento che potrebbe ancora lasciare un pò di spazio alla speranza di recuperare un ruolo che qualcuno, ed io sono uno di quelli, ritiene ormai perduto o prossimo ad essere tale. Riprenderò l' argomento gestori tra poco.

Il mio voto "0" è ovviamente riferito agli obiettivi che il DL era inteso raggiungere, ovvero una maggiore liberalizzazione del settore che consentisse anche attraverso la razionalizzazione del settore qualche beneficio sui prezzi al consumo, riduzione o comunque contenimento di questi. Un voto che in parte è volutamente strumentale per mettere in evidenza le contraddizioni, ed anche qualche ipocrisia, del sistema ancora troppo condizionato da interessi di parte come appare a chi al contrario non ne ha alcuno, come il sottoscritto il quale non ha più da tempo ruoli nelle società petrolifere, non è un imprenditore privato proprietario di uno o più punti di vendita, non è un gestore di tali impianti, non ha niente a che fare con i media, ecc. .

Perdonatemi la franchezza ma come "consumatore esperto" posso solo dirvi che se concorrenza e prezzi erano i vostri obiettivi, la legge che avete approvato non servirà praticamente a nulla. Il DL ha il solo merito, non trascurabile..., di essere sostanzialmente diverso dalle bozze che lo hanno preceduto, spesso un condensato di presunzione di ignoranza, di facile demagogia populista. Non credo che si possa ragionevolmente sostenere che il decreto, al di là di qualche elemento potenzialmente innovativo abbia risolto i problemi del settore da qualunque angolo lo si guardi, da quello del consumatore, a quello del

gestore, del retista, della società petrolifera. Anche in questo caso.... l'entropia del sistema è ulteriormente aumentata mentre la soluzione dei problemi appare ancora lontana.

Siamo infatti ancora al punto di partenza e temo che prima o poi dovrete ricominciare a lavorare sul problema, mi auguro come cittadino, con risultati migliori. Abbiate la cortesia di seguirmi per qualche minuto ancora e ve lo dimostrerò.

Art.17 - Liberalizzazione della distribuzione dei carburanti

- (a) Deroga dell'obbligo di esclusiva con possibilità per i gestori titolari della autorizzazione petrolifera di impianti colorati con il brand del fornitore di acquistare da qualsiasi altro operatore per il 50% dell'erogato rinegoziando le condizioni economiche e l'uso del marchio.**

Commento : E' inutile. Infatti i gestori titolari della autorizzazione hanno da sempre la libertà di scegliere il fornitore negoziando un contratto per la durata voluta. Se hanno deciso di legarsi con le società petrolifere in un certo modo non li ha obbligati nessuno.

In realtà l' inutilità di tale opzione sta nel fatto che, qualunque sia il numero dei gestori-titolari di autorizzazioni, poche centinaia (Faib & Figisc) o 4500 (Assopetroli), quelli che potrebbero avvalersi di tale facoltà sarebbero solo quelli che operano nelle due aree geografiche di Marghera e Livorno, nelle quali le società petrolifere non hanno il controllo totale della logistica. I gestori-titolari del centro-sud del Paese non avrebbero questa possibilità. Inoltre l' avere accesso alla logistica non significa essere in grado di sfruttarla adeguatamente perché l' acquisto dei carburanti sul mercato presuppone know-how e disponibilità finanziarie che non sono di tutti.

E' allora estremamente improbabile che un gestore/titolare, una volta arrivato a soddisfare l' impegno del 50%, cambi fornitore con tutti i problemi derivanti dalla necessità di trovare un accordo, che non è soltanto una questione economica, sull' utilizzo del marchio, e la necessità di rivedere i margini. In pratica il fornitore potrà limitarsi a qualche ritocco dei margini stessi, un vantaggio per il gestore/titolare che difficilmente si tradurrà in uno sconto a vantaggio del consumatore. Se poi dovessimo contare sui benefici di una concorrenza serrata tra le società già operanti sul mercato per catturate una frazione di quel 50% dei volumi, sparsi sulla penisola, teoricamente disponibile c'è il rischio di fare la figura degli ingenui.

- (b) In aggiunta agli attuali contratti comodato e somministrazione possono essere adottate differenti tipologie contrattuali previa definizione negoziale di ciascuna tipologia mediante accordi sottoscritti tra organizzazioni di rappresentanza dei titolari di autorizzazione e gestori presso il MSE.**

Commento: L' apertura a nuove forme contrattuali rappresenta l' unico elemento veramente interessante perché il tris costituito dai contratti di comodato, somministrazione e convenzionamento ha definitivamente fatto il suo tempo, per ammissione da parte degli stessi gestori. Il dubbio sulla reale possibilità di sviluppare nuove forme contrattuali utili a "liberalizzare" il sistema deriva da quel "previa definizione negoziale di ciascuna tipologia tra le parti presso il MSE". Temo di aver già visto tante volte un film che ha altissime probabilità di essere riproposto nell' ennesima "nuova" versione: tavoli di lavoro, riunioni, ipotesi di accordo, rotture, minacce di scioperi, nuove convocazioni di tavoli, compromessi, e così all' infinito, altri milioni di parole dette e scritte, qualche ettaro di foresta amazzonica disboscata per produrre la carta per relazioni, presentazioni, documentazioni... Le società petrolifere, Assopetroli, altre associazioni di privati, naturalmente i rappresentanti dei gestori, sono già al lavoro per formulare proposte da mettere sul tavolo. Per quello che mi è dato di capire ognuno porta avanti il proprio progetto guardando esclusivamente ai propri interessi ed obiettivi il che renderà davvero molto problematico un accordo. Vedremo.

Nuove forme contrattuali adeguate a criteri di flessibilità che l'evoluzione del mercato impone sono assolutamente necessarie ma stiamo attenti a non commettere che in esse si possa trovare la soluzione dei problemi del settore e tanto meno il mezzo di conseguire l'obiettivo primario di ridurre o contenere i prezzi alla pompa. Nei mesi scorsi abbiamo assistito di fatto ad un confronto molto aspro tra gestori da una parte e società petrolifere/Assopetroli dall'altra sul problema del superamento dei vincoli di esclusiva nei contratti comodato-fornitura, relegando come di secondo piano quelli che sono i problemi oggettivi e da affrontare e risolvere cioè (a) la ristrutturazione della rete nel contesto di un trend dei consumi ormai consolidato sul negativo, (b) le dinamiche che concorrono alla definizione dei prezzi incluse le accise, (c) la crisi della raffinazione, (d) una ampia liberalizzazione delle attività non-oil.

- (c) I nuovi contratti devono assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento.**

Commento: : Inutile perché in linea di principio dovrebbe già essere così. Se così non fosse dubito che l'obiettivo possa essere raggiunto per decreto.

- (d) In ogni momento i titolari degli impianti ed i gestori degli stessi, da soli o in società o cooperative, possono accordarsi per l'effettuazione del riscatto degli impianti da parte del gestore stesso, stabilendo un indennizzo che tenga conto degli investimenti fatti, degli ammortamenti in relazione agli eventuali canoni già pagati, dell'avviamento e degli andamenti e del fatturato, secondo criteri stabiliti con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico.**

Commento: Inutile e potenzialmente dannoso-pericoloso. Per gli impianti "buoni" non ci saranno negoziazioni perché i titolari, società petrolifere o privati, non li metteranno certamente in vendita. Se poi il riscatto dovesse riguardare quelli "non buoni" sarebbe opportuno che i gestori non fossero incoraggiati verso tali iniziative ad evitare loro problemi gravi in futuro senza contare l'esperienza fatta, in termini di occasione mancata per la razionalizzazione della rete, con i cosiddetti "pacchetti" di impianti che alcune società hanno venduto (ed altre successivamente convenzionato) piuttosto che chiudere come avrebbero dovuto. Ci si dovrebbe poi sempre domandare come sia possibile che il gestore "medio" abbia disponibilità finanziarie tali da comprarsi un impianto come pure dovremmo porci il problema del conseguente rischio di essere coinvolto, da solo oppure insieme ad altri, in operazioni non del tutto trasparenti.

- (e) La possibilità di vendere prodotti non-oil viene estesa ai tabacchi negli impianti di distribuzione carburanti con una superficie minima di 500 mq.**

Commento: Ovviamente è un bel passo avanti rispetto ai vincoli del passato come pure rispetto alla ventilata ipotesi di imporre una superficie minima di 1500 mq. Probabilmente il problema che il gestore si troverà ad incontrare è quello di come soddisfare le modalità che i Monopoli di Stato impongono per la concessione di tale attività. Non sono un esperto in materia ma credo di aver capito che, a valle di una richiesta e successiva istruttoria che abbia avuto esito positivo, viene richiesto un versamento a fondo perduto proporzionale alla previsione di vendita formulata dagli stessi Monopoli, il pagamento anticipato degli acquisti e comunque il rilascio della concessione richiede circa un anno condizioni, circostanze che potrebbero risultare problematiche per il gestore. E' certamente improponibile ipotizzare una modifica delle procedure a favore dei gestori ma è dunque probabile che le stesse risultino in una rinuncia vanificando l'apertura offerta dal DL. D'altra parte se la FIT, Federazione Italiana Tabaccai, fosse stata coinvolta nella indagine di cui sopra è ragionevole ipotizzare che il voto sarebbe stato certamente tra il 7 ed 10 dal momento che sul sito web della FIT si legge:

"Semplificazioni: un altro passo avanti" "Le ultime settimane resteranno certamente impresse nella memoria come uno dei periodi più intensi della nostra attività sindacale. Infatti, subito dopo il pericolo scampato con il decreto sulle liberalizzazioni,.... (omissis), abbiamo dovuto agire nuovamente in Parlamento, in sede di conversione del decreto sulle semplificazioni, per evitare l'accoglimento di

emendamenti che avrebbero incluso la vendita dei tabacchi (ed anche dei giochi) fra quelle attività economiche ormai deregolate. Ma non solo.... (omissis)... Nel momento in cui scriviamo il provvedimento è alle battute finali dell'iter legislativo e contiamo di aver chiuso anche questa partita. Senza proclami, con un lavoro costante ed un costruttivo confronto con i rappresentanti del Parlamento abbiamo ottenuto un'ulteriore conferma di una sostanziale condivisione del mondo politico circa la peculiarità e valenza sociale della nostra categoria, beni da tutelare e preservare da spinte liberalizzatrici prive di ragion d'essere".

In FIT News del 23 Marzo si può ancora leggere: "L'intera vicenda – liberalizzazioni- è ormai alle spalle della nostra categoria. Ancora una volta la FIT porta a casa un grande risultato che riconosce alla categoria il ruolo svolto a favore dello Stato e della collettività...."(omissis)... "In ragione di ciò, nelle stazioni di servizio – come peraltro accade già oggi - potrà essere istituito un nuovo punto vendita, solo in ragione delle reali esigenze di servizio, da valutarsi secondo le norme e prescrizioni tecniche in vigore, nonché in ragione delle norme di cui al regolamento interministeriale"... (omissis)... "È questa la risposta del Parlamento che ha proposto l'ordine del giorno e del Governo che lo ha recepito, a chi si ostinava contro ogni evidenza a sostenere la sostanziale liberalizzazione del nostro settore"... (omissis)

(f) I comuni non rilasciano ulteriori autorizzazioni o proroghe di autorizzazioni relativamente agli impianti incompatibili alla data del 31 dicembre 2012.

Commento: Nella logica di favorire l'avvio di un processo di razionalizzazione della rete questo articolo va benissimo, ma è vergognoso che si debba oggi scrivere un decreto che imponga un obbligo che esiste da sempre. In realtà si tratta della denuncia di uno stato di fatto riconducibile alla omissione di atti di ufficio. C'è da sperare che questa volta i Comuni agiscano applicando la legge, applicando rigidamente i criteri di definizione di incompatibilità anche ad impianti di distribuzione di recente realizzazione mentre in certi casi sarebbe auspicabile che fossero rivisti anche i criteri di incompatibilità a favore di una maggiore sicurezza della circolazione.

(g) Cade l'obbligo imposto da alcune regioni della presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi inclusi il metano autotrazione, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo

Commento: Diciamocelo francamente.... l'obbligo imposto da alcune Regioni è apparso a tutti molto discutibile ed infatti è stato ampiamente contestato dall'Antitrust perché visto come una forte barriera all'ingresso. Credo che non ci possa essere alcuna obiezione al riguardo. Se le Regioni vogliono incentivare l'uso del Gpl e del Metano devono semplicemente dare il loro contributo alla promozione dell'uso di questi carburanti nei confronti della popolazione: gli impianti di distribuzione, almeno tutti quelli che potranno, si adegueranno alle nuove esigenze installando Gpl e/o Metano secondo la richiesta del mercato. Punto. In questo modo si eserciterà anche una forte spinta verso la razionalizzazione della rete. Continuare a voler imporre investimenti non giustificati economicamente con il solo risultato di rendere ancora meno efficiente il sistema distributivo è cosa che non merita commenti. Ho detto continuare perché in un certo senso siamo sulla stessa linea dell'obbligo previsto dall'art. 28 del DL, cosiddetto Saglia del luglio 2011, di dotare entro il 31 dicembre tutti gli impianti di attrezzature self ignorando una ovvia realtà che laddove il mercato aveva giustificato la trasformazione da servito a self i titolari delle autorizzazioni erano senza alcun dubbio già intervenuti.

Art.18 - Liberalizzazione degli impianti completamente automatizzati fuori dei centri abitati.

(h) Presso gli impianti di distribuzione carburanti posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada non possono essere posti vincoli o limitazioni all'utilizzo continuativo, anche senza assistenza, delle apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.

Commento: E' una assurdità che offende il buon senso della gente! Se gli impianti "ghost" hanno motivo di esistere in una logica di liberalizzazione e di prezzi bassi questi impianti devono stare dove ci sono i consumi, nei centri abitati e non al di fuori, magari in aperta campagna, in zone deserte, e buie in inverno, con tutti i rischi (sicurezza personale) per il consumatore! Siamo seri... gli impianti "ghost" devono stare nei centri abitati anche perché contribuirebbero alla razionalizzazione della rete.

Art.19 - Miglioramento delle informazioni al consumatore sui prezzi dei carburanti

- (i) La cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi deve assicurare che le indicazioni per ciascun prodotto rechino i prezzi in modalita' non servito, ove presente, senza indicazioni sotto forma di sconti mentre i prezzi delle altre tipologie di carburanti speciali e il prezzo della modalita' di rifornimento con servizio debbano essere riportati su cartelloni separati, indicando quest'ultimo prezzo come differenza in aumento rispetto al prezzo senza servizio. Inoltre nella cartellonistica la pubblicizzazione dei prezzi deve prevedere l' evidenziazione delle prime due cifre decimali rispetto alla terza dopo il numero intero del prezzo in euro praticato nel punto vendita.**

Commento: Va benissimo. Troppo ovvie le ragioni a favore. Mi chiedo soltanto se non si poteva chiedere di spostare solo una virgola ovvero indicare il prezzo per 10 litri di carburante (negli USA e negli UK si usa \$ o £ / gallone) lasciando all' italiano ormai sufficientemente scolarizzato l' esercizio di dividere il numero per 10 e fare così tutte le valutazioni del caso.

Art. 20 - Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti

- (j) Costituzione di un fondo con il contributo di tutti i titolari di autorizzazione per favorire la razionalizzazione della rete attraverso il disinvestimento degli impianti a basso erogato.**

Commento: MI sembra un provvedimento molto opinabile perché pur condividendo la necessità di favorire la chiusura degli impianti non si capisce perché dovrebbe contribuire ad alimentare un fondo chi, società o privato, la ristrutturazione della rete l' avesse già fatta ed a proprie spese. In poche parole perché deve essere finanziato il disinvestimento di chi ha beneficiato finora della razionalizzazione della rete della quale si sono fatto carico altri? Se un privato, le società petrolifere sono infatti escluse, decide di disinvestire un impianto demolendolo è perché ha la certezza che quell' impianto non ha più un futuro commerciale. Bene, che lo tenga pure aperto fino a quando se lo potrà permettere nel rispetto di tutte le regole del caso e dopo lo chiuda, a sue spese. Perché farlo beneficiare di un terminal value quando l' impianto è stato certamente più che ammortizzato ? E perché a spese di altri, ed in ultima analisi, del consumatore ?

Dal momento che ho ammesso la validità di alcuni elementi previsti nel DL la mia valutazione "zero" vi sembrerà troppo severa ed inappropriata. Probabile. Vorrei però che consideraste anche quanto segue:

Al di là di qualche modesta apertura alla liberalizzazione, le potenzialità delle quali sono tutte ancora da dimostrare ed acquisire, anche qui in tempi non biblici... abbiamo considerato gli effetti negativi generati, non tanto dal DL nella sua versione finale, quanto dall' iter che l' ha accompagnato nel corso di quasi dodici mesi ? Due di questi sono molto importanti e forse si tratta di danni irreversibili.

Il primo. Sarebbe certamente un grave danno se il management delle società multinazionali operanti in Italia, e magari non solo di quelle, in questi giorni stesse riconsiderando il senso di rimanere in un paese dove invece di cercare di risolvere i problemi si fa di tutto per renderli più difficili. Non sarei sorpreso se in queste società non sia all' ordine del giorno la decisione di abbandonare l' Italia o comunque di ridimensionare ad un minimo puramente opportunistico il loro ruolo. Problema ? Beh, certamente sì anche perché l'ipotesi che new entry possano sostituire chi dovesse lasciare rischia di essere una fantasia dal

momento che appare difficile pensare che ci sia qualcuno che decida di farlo a dispetto delle problematiche note e della situazione del mercato di oggi.

Il secondo. Al di là di una percepita soddisfazione di alcuni per aver vinto la battaglia contro i gestori, categoria nel suo insieme semplicisticamente associata alla iniziativa "libera la benzina", è probabilmente un danno che l'iter di questo decreto ne abbia decretato la definitiva condanna, in termini troppo rapidi e bruschi che forse non fanno bene al sistema nel suo insieme. Anche se il decreto approvato risulta sostanzialmente innocuo per le società petrolifere e per i privati il sapere che nei palazzi del potere e dintorni ci possa essere una significativa lista di supporter di una iniziativa come "libera la benzina" d'ora in poi difficilmente indurrà qualche proprietario di impianto ad alto erogato ad affidarne l'attività ad un gestore, mentre per un impianto a basso erogato la destinazione a "ghost" diventerà inevitabile. Qualcuno teorizza che la "fine" del gestore rappresenti comunque un importante risultato economico. Per certi versi è vero perché il sistema risparmierebbe 1,5-2.0 milioni di €/anno, ma la domanda da porsi è chi beneficerà di tale risparmio di spesa. Di certo il consumatore solo in parte anche perché finirà come al solito per dover sostenere indirettamente il costo sociale della scomparsa del gestore. Il gestore dunque è destinato a non rappresentare più un problema. Se ne sono resi conto i rappresentanti della categoria che hanno portato avanti certe iniziative ed i politici che li hanno sostenuti?!

In realtà io vedo ancora un terzo problema. E' infatti certamente grave il rischio che l'approvazione di tale DL comporti un allentamento della tensione sui problemi che invece continuano ad esserci e sono gravi. Tutto, o quasi tutto, rimarrà come prima ma il guaio è che il "prima" è quello che ha generato le difficoltà di oggi e che quindi inesorabilmente si ripresenteranno tra qualche tempo.

Sono motivi sufficienti per un Voto = 0... !?

Cosa fare allora ?

Gli obiettivi ed i problemi che rendono difficile il loro raggiungimento sono ormai perfettamente noti a tutti, o dovrebbero esserlo, almeno per chi con serietà, scrupolo, onestà intellettuale ha studiato la materia. Dobbiamo allora innanzitutto decidere se vogliamo agire per risolvere questi problemi e per fare questo dobbiamo convincerci tutti che esiste un interesse comune o comunque maggioritario facendo cadere le barriere che ogni attore ha innalzato contro gli altri, modificando il proprio atteggiamento mentale, rendendosi disponibile ad ascoltare e comprendere le esigenze altrui, a difendere i propri interessi ma con una attenzione al futuro che probabilmente li farà più simili a quelli di tutti gli altri. Dovrebbero altresì cadere le barriere basate sulle cattive informazioni oppure su posizioni ideologiche personali o sulla troppo facile demagogia. Si tratta dunque di recuperare quel "linguaggio" comune di cui ho parlato, anche troppo, all'inizio.

Se non fosse possibile metterci d'accordo sul "linguaggio" non abbiamo che due alternative, quella di accettare di continuare a rimanere nella situazione di oggi, all'infinito, con tutte le conseguenze che ne possono derivare oppure lasciare che inevitabilmente qualcuno prenda la guida del settore a suon di decreti forzandolo alle proprie convinzioni, quali esse siano, anche in questo caso con il rischio di gravi conseguenze. Conosco le difficoltà di concordare un linguaggio comune ma la posta in gioco è tale che un altro tentativo lo suggerirei ancora, magari l'ultimo.

Superato il problema "fattore umano" si può tentare di affrontare i problemi che oggettivamente sono quasi tutti delle società petrolifere ma che l'industria petrolifera non può risolvere da sola senza la collaborazione degli altri e delle istituzioni in particolare, a maggior ragione in un clima alquanto pesante

per quanto riguarda l'immagine e le relazioni tra le parti. Così è per la razionalizzazione della rete, l'efficienza delle operazioni, le strategie commerciali e dei prezzi, la riduzione dei consumi, soprattutto oggi la crisi della raffinazione. Senza il recupero di un forte spirito di collaborazione nulla potrà essere fatto per risolvere i problemi, tantomeno per decreti legge, più o meno fantasiosi.

Purtroppo per come la situazione è andata evolvendosi nei tempi recenti, tutto fa pensare che, per fattori esogeni ma anche endogeni, l'industria petrolifera attraversi oggi un periodo di profonda crisi, forse innanzitutto di identità, che probabilmente si protrarrà ancora per alcuni anni, un contesto che suggerisce appunto l'opportunità di una collaborazione piuttosto che di aspri confronti. Non è mia intenzione fare l'avvocato della difesa dell'industria petrolifera la quale, per il passato ma anche per il presente, ha responsabilità forse non lievi, soprattutto per non essere stata in grado di offrire una immagine che rendesse ragione dei meriti che pure le spettano, ma solo un invito ad individuare correttamente i problemi sui quali concentrare attenzione e sforzi evitando di disperdere energie su questioni di scarsa consistenza reale quando non del tutto irrilevanti.

Lasciando per un momento da parte il "mega problema" della raffinazione se il nostro obiettivo è quella di contenere i prezzi attraverso l'efficienza della rete e la concorrenza tra i fornitori i due problemi assolutamente prioritari da affrontare e risolvere sono la razionalizzazione della rete e la gestione di una logistica che lasci spazio alla possibilità di una reale concorrenza. Con una rete di punti vendita fatta quasi del doppio di quanto sarebbe sufficiente sarà difficile contenere i prezzi; con una logistica che per l'80% è controllata dalle stesse società petrolifere che operano nella vendita è difficile ipotizzare una vera concorrenza e certamente a ben poco servono decreti che eliminano l'obbligo dell'esclusiva sia ai titolari di autorizzazione sia anche a quelli che non lo sono.

Non dimentico la questione "punta dell'iceberg", certamente critica almeno sul piano della comunicazione e della immagine, quella della difficile comprensione della dinamica dei prezzi ovvero quello dei meccanismi che la determinano. E' un problema difficile da risolvere se vogliamo mettere in discussione, e ce ne sarebbe motivo, il riferimento ai prezzi Platt's, questione da affrontare in un contesto più ampio, ma è un problema relativamente facile se si tratta di capire se il sistema opera con trasparenza o meno per sgombrare il campo da tanti possibili errori di valutazione. In Italia esiste un market e price leader assoluto del quale nei fatti lo stato italiano nomina il presidente, l'amministratore delegato ed il top management. Dal momento che tutti gli altri competitors finiscono per adeguare le strategie prezzi a quelle di Eni è davvero così difficile verificare se le società petrolifere costituiscono o meno quella specie di associazione a delinquere che la gente tende a credere?

Attenzione, non sto sostenendo la tesi di condizionare eventualmente le strategie della società, perché piuttosto semmai sostengo il contrario, ma soltanto di avere la possibilità di conoscere perfettamente i meccanismi secondo i quali opera e giudicarne la correttezza, la ragionevolezza, la trasparenza e quindi indirettamente quelli della concorrenza. Se capisco le resistenze ad accettare le argomentazioni di una o di quell'altra società la fiducia nel management di una società come l'Eni dovrebbe essere assoluta... anche perché saprei cosa fare se mi rendessi conto che tale fiducia è mal riposta! In questo modo dovremmo poter dare una risposta risolutiva a quelle domande che da anni ci poniamo, e sempre le stesse, perché i prezzi della benzina non seguono le quotazioni del greggio (naturalmente solo quando scende!), perché gli aumenti dei prezzi sono rapidi mentre le riduzioni sono lente, se le quotazioni, quelle dell'ormai celeberrimo Platt's, rappresentano un corretto punto di riferimento per gestire le strategie di prezzo oppure no.

Problemi da affrontare attorno ad un tavolo dove siedano tutti i rappresentanti dei settori ma con a “capotavola” il governo da una parte e le società petrolifere dall'altra, e dove tutti siano concentrati sui problemi reali dimostrando l' autentica volontà di trovare finalmente una soluzione. Non sono le difficoltà che mi preoccupano, i dubbi sono altrove.

Una ultima considerazione che purtroppo non posso non fare: il prodotto della massima efficienza e di una esasperata concorrenza potrà contribuire al contenimento dei costi ed alla riduzione del prezzo al consumo di qualche centesimo di €, forse di più, magari anche annullare il mai compreso abbastanza differenziale verso le medie europee. Rimane il fatto che tale riduzione sarebbe comunque sono ben poca cosa rispetto alla decina di centesimi di aumento delle accise e dell' iva registrati da gennaio 2011 ad oggi, che per vostra informazione è stato di 17,5 cent/litro per la benzina e di 21 cent/litro per il gasolio. No comment.... Se non per chiederci se non stiamo tutti perdendo tempo, anche il nostro, di oggi!

Grazie per la vostra attenzione.