



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 e-mail Anisa: anisa@confcommercio.it
www.figisc.it

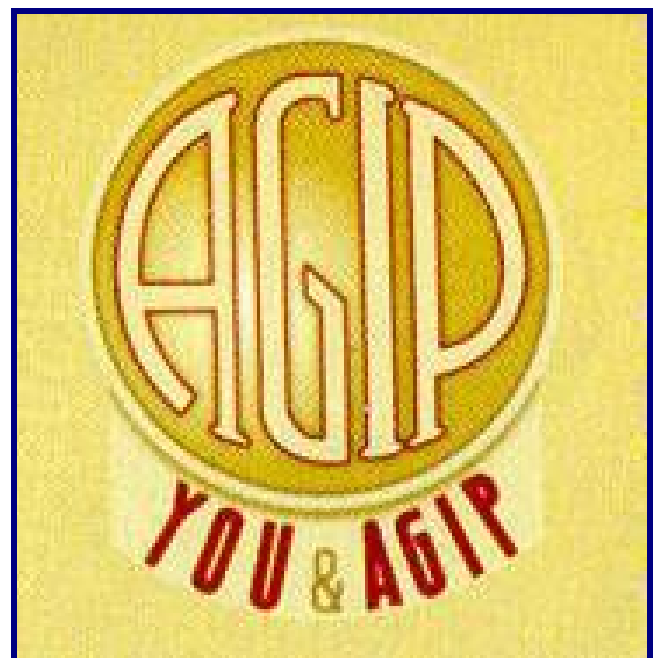
pagine 7

PROMOZIONALE ENI: DOPO COMPLESSA MEDIAZIONE, NESSUN NUOVO ONERE A CARICO DEI GESTORI

Positiva schiarita dopo le preoccupanti notizie circolate nella giornata del 4 febbraio u.s. relative al varo della nuova campagna "You&Eni", notizie che avevano dato origine ad una ferma presa di posizione di Faib e Figisc, Associazioni di categoria sottoscrittrici dell'Accordo del 28 luglio 2009, che avevano minacciato una disdetta dello stesso.

Nel corso di un incontro ufficiale, nella stessa giornata del 4, tra una delegazione Eni guidata dal dr. Gioacchino Costa, Direttore *retail* di Eni, e dal dr. Roberto Russo, Direttore rete, infatti, la Figisc e la Faib hanno esposto le forti preoccupazioni e le riserve vincolanti a proposito del varo della nuova campagna, su cui sarebbe pesata l'incognita di una rivisitazione delle modalità di svolgimento della stessa con forti oneri a carico dei gestori partecipanti. Le due Associazioni hanno richiamato il pieno rispetto dell'Accordo di luglio e la necessità di un confronto costante e preventivo sui temi di interesse e di sviluppo delle politiche aziendali, nello spirito di partecipazione e di partenariato fin qui condiviso.

Eni, dal suo canto, ha chiarito che non è in vista alcun contributo per i Gestori nell'ambito del varo della nuova campagna "You&Eni", specificando tuttavia che sono allo studio iniziative per contrastare comportamenti non del tutto corretti registrati nella fase di chiusura di "You&Agip" e che, nell'ottica di una sensibilità nei confronti di nicchie di abuso delle carte promozionali, l'azienda concerterà opportunamente con le rappresentanze dei Gestori le necessarie misure di contrasto. E' stato altresì chiarito che anche coloro i quali avessero già firmato documenti di adesione alla nuova campagna non saranno tenuti a contribuirvi.



Si consiglia, tuttavia, i Gestori di marchio di far riferimento, prima di sottoscrivere qualsiasi documento arrivi dalle strutture territoriali dell'Azienda, alle rappresentanze di categoria, che, peraltro, nei prossimi giorni si incontreranno con ENI per definire le modalità di svolgimento della nuova iniziativa "You&En".

Nel corso dell'incontro del 4 u.s. è stato anche fatto il punto sullo stato di attuazione dell'Accordo di luglio, registrando le notevoli difficoltà applicative che ancora sussistono sui diversi fronti della rete e riaggiornando i tavoli di lavoro per la definizione delle tematiche tuttora in discussione.

FAIB CONFESERCENTI
FIGISC CONFCOMMERCIO

CONSUMI ANNUI 2009: SULLA RETE - 1,08 % SULL'ANNO PRECEDENTE

L'ultimo segno positivo nel confronto tra i periodi dell'anno correnti e quelli antecedenti risale al consuntivo del bimestre gennaio-febbraio 2008: si tratta, quindi, di un *trend* di ventitre mesi con segno negativo ininterrotto. Anche se il dato del progressivo gennaio-dicembre 2009 conferma i lenti segnali di ripresa che si registrano da qualche mese, il recupero rispetto al precedente mese di novembre (+ 0,24 %) appare meno consistente di quello rilevato a novembre su ottobre (+ 0,32 %).

Dai dati pubblicati dal Ministero, si rileva che i consumi complessivi di benzina e gasolio, in rete ed extrarete, del periodo gennaio-dicembre 2009 risultano inferiori del 2,39 % rispetto all'anno precedente (l'indice era pari a -

2,63 % a novembre), con una perdita di circa 1,117 miliardi di litri (di cui ben 622 milioni di gasolio, pari al 56 %, e 495 di benzina, pari al 44 %).

E' sempre il segmento extrarete a dominare il risultato (le perdite di questo segmento sono pari al 67 % di tutta la flessione dei consumi), con decrementi pari a 6,01 punti percentuali (che, però, erano 6,82 a novembre) a conferma bensì che la crisi, che ha ridotto drasticamente il consumo "pesante", non ha ancora mollato la presa, ma anche che la situazione sta evolvendo: da gennaio a giugno, infatti, la media della flessione si attestava su ben 11,49 punti percentuali.

Il segmento della rete continua la sua ripresa: dopo il tonfo del mese "cortò" (-6,26 % a febbraio) ed una media da marzo a maggio di -3,81 %, i mesi estivi hanno recuperato sul *gap* portandosi a solo -1,08 % a dicembre, un dato lievissimamente migliore di quello di novembre (-1,10 %).

Dati anno 2009 (miliardi litri)

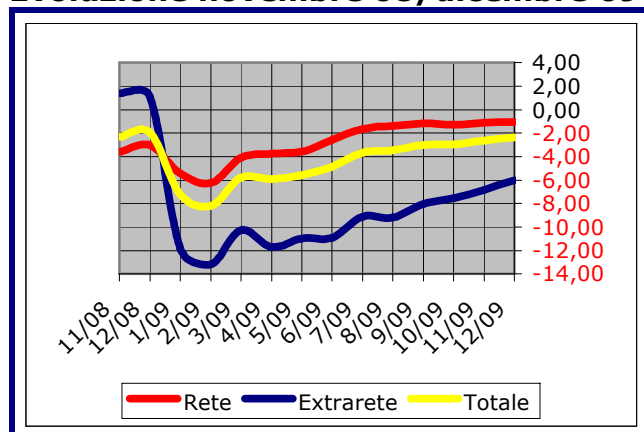
	2008	2009	Var. %
Rete	14,461	13,917	-3,76
Extrarete	0,914	0,963	5,36
<i>Benzina</i>	<i>15,375</i>	<i>14,880</i>	<i>-3,22</i>
Rete	19,928	20,099	0,86
Extrarete	11,476	10,682	-6,92
<i>Gasolio</i>	<i>31,404</i>	<i>30,781</i>	<i>-1,98</i>
Rete	34,389	34,016	-1,08
Extrarete	12,390	11,645	-6,01
Sommatoria	46,778	45,661	-2,39

Sul *mix* dei prodotti, le quote sono pari al 32,59 % per la benzina ed al 67,41 % per il gasolio (in rete, i dati della benzina salgono al 40,91 % del totale, in extrarete, i consumi di gasolio assorbono il 91,73 % del totale); i consumi di benzina segnano una flessione

pari a $-3,22\%$ ($-3,76\%$ in rete, $+5,36\%$ in extrarete), mentre quelli di gasolio marciano un decremento meno consistente: $-1,98\%$ ($+0,86\%$ in rete e ben $-6,92\%$ in extrarete).

Come si può, tuttavia, osservare dal grafico, dopo i picchi decrementali di gennaio e febbraio della somma dei consumi di benzina e gasolio (determinati anche da un numero inferiore di giorni lavorativi rispetto all'anno precedente), la dinamica dei consumi si va differenziando tra il segmento della rete e la totalità dei settori (rete + extrarete): mentre la perdita di consumi sulla rete tende a valori che sono i più favorevoli della serie (-1%), le pesanti perdite sull'extrarete (che, tuttavia si porta dai valori minimi attorno a $-13/14\%$ ai più recenti valori su -6%) influenzano negativamente il risultato totale, che, comunque, dai valori minimi attorno al $-8/9\%$ si porta su valori assai più contenuti (attorno al -2%).

Evoluzione novembre 08/dicembre 09



Segnali, dunque, anche nel dettaglio dei singoli mercati, che sembrano – pur tra incertezze – improntati ad una moderata ripresa dei consumi.

Ancora in crescita, invece, i consumi di GPL, che nel periodo gennaio-dicembre 2009 registrano incrementi pari ad

un $+9,46\%$ (1,998 miliardi di litri a fronte di 1,825 nello 2008).

Sui consumi sommati (benzina+gasolio+gpl), la quota del gpl si attesta così al $4,38\%$.



IL GAP DEI PREZZI TRA RETE "COLORATA" E "POMPE BIANCHE"

Si conferma che mediamente la differenza tra i prezzi al consumo della rete "colorata" e quelli delle "pompe bianche" si attesta sui 7 eurocent/litro: un tanto, infatti, emerge dal monitoraggio di alcuni mesi del 2009 (da giugno a dicembre, con esclusione del mese di agosto) e del gennaio 2010.

Rispetto all'elaborazione su novembre (differenziale medio di 0,067 e 0,070 euro/litro, rispettivamente, per benzina e gasolio), l'aggiornamento attuale evidenzia a gennaio un delta medio di periodo di 0,069 euro/litro per la benzina e ancora di 0,070 euro/litro per il gasolio; nei mesi di dicembre e gennaio, infatti, la "forbice" si è allargata in modo particolare per la benzina (fino a 0,074 e 0,081 euro/litro rispettivamente), ma anche per il gasolio,

seppure con *trend* discendente (0,078 e 0,074 rispettivamente).

I dati, elaborati sulla fonte di informazioni della *Staffetta*, sono quelli esposti nelle seguenti tabelle, distinte per prodotto:

Benzina (euro/lt.) – Prezzo finale

Periodi	Colorate	Bianche	Delta
Giugno 09	1,311	1,246	-0,065
Luglio 09	1,288	1,226	-0,062
Agosto 09	NR	NR	NR
Settembre09	1,282	1,216	-0,066
Ottobre 09	1,287	1,220	-0,067
Novembre09	1,309	1,242	-0,067
Dicembre 09	1,298	1,224	-0,074
Gennaio 10	1,336	1,255	-0,081
MEDIA	1,302	1,233	-0,069

Gasolio (euro/lt.) – Prezzo finale

Periodi	Colorate	Bianche	Delta
Giugno 09	1,116	1,048	-0,068
Luglio 09	1,110	1,037	-0,073
Agosto 09	NR	NR	NR
Settembre09	1,114	1,041	-0,073
Ottobre 09	1,130	1,066	-0,064
Novembre09	1,149	1,083	-0,066
Dicembre 09	1,142	1,064	-0,078
Gennaio 10	1,175	1,101	-0,074
MEDIA	1,134	1,063	-0,071

Nel medesimo periodo di osservazione il prezzo di cessione ai due circuiti (rete "colorata" e "pompe bianche") segnala un *gap* a sfavore della rete "colorata" mediamente di circa 11/12 eurocent/litro.

Sul dato medio monitorato fino a metà dicembre 2009 (0,112 euro/litro per la benzina e 0,114 per il gasolio) il dato aggiornato a gennaio 2010 è ancora pari a 0,112 euro/litro per la benzina ed è lievitato a 0,117 per il gasolio, come si desume dalle due tavole che

seguono, anche queste mantenute distinte per prodotto.

Benzina (euro/lt.) – Prezzo cessione

Periodi	Colorate	Bianche	Delta
Giugno 09	1,262	1,160	-0,102
Luglio 09	1,239	1,124	-0,115
Agosto 09	NR	NR	NR
Settembre09	1,233	1,119	-0,114
Ottobre 09	1,238	1,129	-0,109
Novembre09	1,260	1,140	-0,120
Dicembre 09	1,249	1,137	-0,112
Gennaio 10	1,287	1,175	-0,112
MEDIA	1,253	1,141	-0,112

Gasolio (euro/lt.) – Prezzo cessione

Periodi	Colorate	Bianche	Delta
Giugno 09	1,067	0,963	-0,104
Luglio 09	1,061	0,940	-0,121
Agosto 09	NR	NR	NR
Settembre09	1,065	0,947	-0,118
Ottobre 09	1,081	0,967	-0,114
Novembre09	1,100	0,975	-0,125
Dicembre 09	1,093	0,975	-0,118
Gennaio 10	1,126	1,010	-0,116
MEDIA	1,085	0,968	-0,117



**SE ADEGUASSIMO
QUELLA ITALIANA ALLE
RETI EUROPEE...?**

Nell'ambito dell'Unione Europea si sono prese in considerazione le reti distributive di quindici Paesi (quelli ante-

riori all'allargamento del primo aprile 2004), ovvero Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, ovviamente Italia, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Regno Unito, Spagna e Svezia, di cui tre (Belgio, Lussemburgo ed Olanda) sono stati raggruppati in una unità collettiva (Be-Ne-Lux).

Di questi reti sono stati calcolati il numero degli impianti, l'erogato medio per impianto (essendo note le quantità di benzina e gasolio vendute nelle reti nazionali), il numero di km² coperti da un impianto (essendo nota la superficie territoriale dei vari Stati) e il numero medio di km lineari di strade per impianto (essendo nota la dotazione di autostrade, strade nazionali e regionali dei sistemi viari dei vari Stati), come dalla seguente tabella.

Paese	N.ro imp.	klt/ imp	km ² / imp	km/ imp
Austria	2.802	2.389	29,93	12,76
Be-Ne-Lux	7.111	2.742	10,50	4,44
Danimarca	2.012	1.764	21,42	5,64
Finlandia	2.029	1.888	166,58	20,56
Francia	12.699	3.343	43,31	31,36
Germania	14.826	2.990	24,07	15,60
Grecia	8.000	1.011	16,49	5,26
Irlanda	1.800	2.950	38,89	9,48
Italia	24.739	1.375	12,18	7,09
Portogallo	2.700	2.726	34,10	4,77
Regno Un.	9.283	4.014	26,37	18,85
Spagna	9.046	3.372	55,80	18,39
Svezia	3.586	2.183	125,48	27,41
Totale	100.633	2.491	32,21	14,28

La rete italiana è pari – da sola – a circa un quarto (24,58 %) dell'intera rete dei quindici Paesi presi in considerazione per l'analisi, anche se essa soddisfa solo al 13,57 % dei consumi effettuati sulla medesima.

Con un erogato di 1,375 milioni di litri, contro una media di 2,491, l'efficienza della rete italiana non supera il 55,20 % di quella della rete dei quindici Paesi, ma con una copertura di 12,18 km² contro 32,21 km² quella italiana registra un presidio territoriale pari a 2,64 volte quello medio espresso dalla rete europea analizzata (rapporto che aumenta a 4,58 volte rispetto alla Spagna ed a 3,56 volte rispetto alla Francia, o diminuisce a 2,17 volte rispetto al Regno Unito ed a 1,98 volte rispetto alla Germania).

Se si considerano i sistemi viari degli Stati (anche senza considerare le strade comunali, ma solo le dotazioni per le gerarchie viarie superiori), la rete italiana con un impianto ogni 7,06 km lineari di strade ha un indice di presidio pari a poco più di due volte quello medio dei quindici Paesi, che diventa pari a 4,42 volte se confrontata con quella francese, o 2,66 volte con la rete inglese, o 2,59 volte con la rete spagnola o, infine, a 2,20 volte con la rete tedesca.



E' solo teoria naturalmente, ma se si potesse riallineare la rete italiana con la media della rete distributiva fin qui analizzata per i quindici Paesi comunitari, il numero dei punti vendita italiani dovrebbe "dimagrire" assai considere-

volmente: da 24.739 unità a 12.286 (meno 50,34 % !), ove si volesse usare il rapporto km lineari strade/impianto, da 24.739 unità a 9.353 (ossia meno 62,19 % !!!), ove, in alternativa, si volesse usare il rapporto km²/impianto.

Ciò potrebbe aumentare, sempre in via assolutamente teorica (se il livello dei consumi, ad esempio, rimanesse tale quale quello del 2009), l'efficienza degli impianti, innalzandone l'erogato pro/impianto medio da 1,375 milioni di litri a 2,769 milioni di litri nel primo caso, o, addirittura, a 3,637 milioni di litri nel secondo caso.

Come ci spiegano, tuttavia, tutte le "encicliche" di promulgazione comunitaria piuttosto che le "decretali" dell'Authority del mercato, non si possono certo più determinare misure di programmazione con la mera finalità di aumentare l'efficienza della rete, efficienza la quale può, peraltro, esclusivamente essere finalizzata ad una diminuzione dei prezzi a vantaggio del consumatore, tanto più se tale "efficienza" non è semplice da conseguire: scriveva, infatti, l'Antitrust di Tesoro ancora nel novembre 2004 che *"gli obiettivi di razionalizzazione e liberalizzazione del settore non sono stati finora conseguiti nella misura necessaria a garantire l'effettivo raggiungimento degli attesi guadagni di efficienza e a rendere possibile il loro trasferimento ai consumatori, attraverso una riduzione dei prezzi al consumo"*.

Quindi, come si certifica nelle recenti proposte di "riforma" del settore, si può procedere ad una "razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti per autotrazione, perseguendo le migliori pratiche europee in relazione all'efficienza media degli impianti di erogazione e favorendo la dif-

usione delle più moderne modalità di servizio, pur preservando la diversificazione dell'offerta dei servizi di erogazione" (un interessante campione di lessico burocrato-politichese): insomma, *"tagliare il numero degli impianti"* per *"diminuire & azzerare nel minor tempo possibile il famoso stacco Italia"* del prezzo (che si aggira, mediamente nel 2009, sui 3,5÷3,6 eurocent/litro).

Ma in che misura è stimata l'incidenza sullo "stacco Italia" di un "eccessivo" numero di impianti? L'autorevole NOMISMA stima che si tratti di una quota del 28 % di 3,5÷3,6 eurocent/litro, pari, cioè, sostanzialmente ad un (1) eurocent/litro [così il 17.12.2009 (*Cosa determina lo "stacco europeo"*? *Maggiore numerosità capillarità della rete 1,0 €cent/litro*), mentre in data 18.07.2007 era stimato, sempre da NOMISMA in 0,8 eurocent/litro]



Ma a parte queste stime prudenti, proviamo ad immaginarci che comunque il famigerato "stacco" possa essere annullato da una drastica "purga" cavallina di diminuzione dei punti vendita che ne consenta all'allineamento numerico alla rete "europea".

Il consumatore italiano potrà risparmiare – diciamo – 0,035 euro/litro per un rifornimento medio di 50 litri, ossia

1,750 euro a rifornimento. Per conseguire questo risparmio dovrà, tuttavia, trovare un impianto sulla base non più di un intervallo di 7,09 km lineari di strade, ma, diciamo, sulla base della rete francese, ossia di un intervallo di 31,36 km. Ossia, percorrere grosso modo 24,27 km in più di prima, con un consumo addizionale, diciamo? di 1,6 litri in più rispetto a prima, con una spesa (facendo fede ai prezzi medi del 2009) di 2,024 euro di benzina ovvero di 1,786 di gasolio, per parlare del solo costo del carburante e non anche dei costi di esercizio del veicolo.

[Della questione si occupò ancora NOMISMA il 18.07.2007 (*Necessità di una rete capillare: conviene chiudere?*), pervenendo ad analoghe considerazioni di quelle da noi assai più modestamente svolte].

Ossia, il costo "*percepibile*" sul prezzo - che suscita la lamentazione generale - in un abile gioco di prestigio viene cangiato in "*non percepibile*" e trasferito - senza polemiche - sulla mobilità del consumatore.

132,83	3,50%	2,10	1,30	2,10	1,30
132,83	11,28%	2,07	1,38	2,10	1,38
203,06	3,62%	1,38	1,38	2,10	1,38
136,03	11,75%	2,12	1,42	144,55	218,96
208,36	3,74%	1,42	2,17	218,96	147,73
139,23	12,22%	2,17	1,45	224,26	150,93
213,60	3,86%	1,45	2,23	229,56	154,43
142,43	12,69%	2,23	1,48	229,56	154,43
218,96	3,98%	1,48	2,28	229,56	154,43
145,83		2,28			

Risultato? Come prima, anzi un po' peggio!

Peraltro, per raggiungere questo davvero eccellente risultato avremo preventivamente dovuto "*espelleré*" dal settore (come immediata conseguenza della chiusura di un numero di impianti

variabile da 12.500 a 15.500 unità) qualcosa come da 24.900 a 30.800 addetti.

Il conto economico dell'operazione annovererebbe tra le poste "*attive*" per il consumatore un valore di 1.208 milioni di euro/anno di "*risparmio*" sullo "*stacco Italia*" ed un valore di 1.281 milioni di euro nelle poste "*passive*" per maggiori costi di spostamento per approvvigionamento, la comunità nazionale segnerebbe tra le poste "*passive*" un valore tra i 672 e gli 831 milioni di euro quale risultato di aver "*bruciato*" il reddito di una parte maggioritaria degli addetti del settore. In totale, fa un passivo tra i 746 ed i 905 milioni di euro.

Ovviamente, si tratta di una simulazione, che ha solo la funzione di far ragionare su uno dei tanti "*esercizi retorici*" che si continuano reiteratamente a fare a carico (ed a danno) di questo settore.

A differenza che nel famoso detto popolare, in questo caso né la moglie è ubriaca, né la botte è piena, e, per soprammercato, il vino sa piuttosto di tappo.

