

STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE 2017

Audizione del 6 aprile 2017

Documento congiunto delle Organizzazioni di Categoria
dei Gestori degli impianti di rifornimento carburanti

A. Quali criticità principali presenta oggi il sistema energetico italiano nel vostro settore di riferimento?

Il primo elemento che va considerato è quello del decadimento complessivo di un settore -quello petrolifero- che, a causa delle mancate scelte politiche ed industriali, sta progressivamente diventando residuale. Alla crisi della raffinazione che ha comportato la chiusura/trasformazione di alcune raffinerie, alla riduzione delle lavorazioni, all'azzeramento, sostanzialmente, delle lavorazioni c/estero, ha fatto riscontro un mercato in forte contrazione nel quale si è cercato di privilegiare -a scapito dell'anello più debole della filiera (Gestori)- un presunto contenimento dei prezzi al pubblico. Il quadro che ne emerge è desolante: fortissima riduzione degli investimenti industriali (oltre 1 Mld/anno anche in tempo di crisi), l'insorgere di un'illegalità diffusa che ha trovato humus favorevole in un settore che ha rinunciato (ed è stato privato) di un'attività regolatoria capace, in primis, di difendere il gettito fiscale complessivo e, poi, considerare la funzione di "servizio alle comunità" che la distribuzione carburanti ha, da sempre, garantito nel nostro Paese.

Va ricordato -per dare la dimensione del fenomeno- che sul prezzo al pubblico di un litro di benzina, gravano accisa ed Iva per un importo superiore ad 1 €uro.

Senza i necessari aggiustamenti, nel breve periodo -3/5 anni- il nostro Paese rischia una riduzione significativa dell'offerta ed una "desertificazione" che lascerà i consumatori in "balia" di un mercato che non sarà più governabile -nel senso nobile del termine- e, conseguentemente esposto alle convenienze del momento o di quegli operatori non integrati, che lasceranno fluttuare il prezzo fino al limite della loro convenienza per poi gravare il prezzo finale del loro esclusivo tornaconto.

Questo quadro è sufficientemente confortato dai fatti: la Shell ha ceduto le sue attività alla Kupit; la TotalErg sta cedendo le sue attività italiane a nuovi operatori (fondi di private equity) e la Esso ha come obiettivo quello di lasciare il mercato italiano nel 2020. In quest'ultimo caso le attività della multinazionale americana danno la cifra delle scelte: la vendita a "pacchetti" di pezzi di rete (considerata la più efficiente ed a più alto erogato) a cosiddetti "retisti indipendenti" che svolgono esclusivamente il ruolo di intermediatori fra il produttore (Esso in questo caso) e rivenditori (Gestori).

E, diversamente, da quello che avveniva alla fine degli anni '70, con Eni/Agip costretta a surrogare le defezioni di grandi operatori multinazionali (Chevron, Texaco, Marhaton, BP, Total, Shell, ecc.), oggi tale predisposizione o volontà politica, non sembra essere quella da adottare per superare la "crisi" di identità di un settore alla continua e spasmodica ricerca di un ruolo che l'altalena della politica non consente di cogliere.

La domanda da porsi è quale "garanzia" per l'indipendenza energetica del Paese -in un futuro prossimo- questi "retails" possano offrire; quali approvvigionamenti potranno garantire non avendo accesso diretto

al mercato internazionale; quali strutture logistiche potranno essere valorizzate per completare il servizio di distribuzione al dettaglio.

A nostro avviso andrebbe radicalmente riconsiderata la situazione partendo dall'analisi dello scenario internazionale (e nazionale) al fine di mettere a punto una politica energetica ed industriale che possa favorire il mantenimento, in Italia, di operatori integrati (magari multinazionali) come elemento essenziale di una politica indirizzata a garantire la mobilità dei cittadini ed i fabbisogni di industrie che hanno necessità di combustibili "fossili" (ancora per circa 25 anni) per la produzione di energia o per la sua trasformazione (come l'elettrico). Al netto di provvidenze che finiscono per "orientare" le fonti e penalizzare i consumatori (come avvenuto per il fotovoltaico).

E, poi, sarebbe finalmente da completare la "riforma" del settore della distribuzione carburanti -avviata nel 1998- che fra norme e provvedimenti successivi ha finito per creare "un mostro" giuridico senza testa che applica o disapplica la normativa sedimentata nel tempo senza alcun nesso logico. A seconda della convenienza del momento. Tutto questo, invece, a nostro avviso, deve essere portato a compimento con la definizione di un quadro chiaro di compiti e responsabilità di ciascun soggetto e, soprattutto, con le opportune sanzioni per la violazione delle prescrizioni: anche inserendo elementi di chiarezza in norme che "prescrivono ma non sanzionano", lasciando che sia la giurisprudenza (quasi mai univoca) a dirimere le interpretazioni più fantasiose.

B. Quali fattori dello scenario a livello globale ed europeo sono più rilevanti per l'Italia nel presente e nel futuro?

Abbiamo appena detto che i combustibili fossili saranno essenziali per i prossimi 20/30 anni e che è indispensabile che la politica europea, su questi temi, sia in linea con le attese di un concreto sviluppo del Continente. Senza rimanere prigioniera delle emozioni o limitarsi, come nel caso dell'approvazione del protocollo di Parigi del 2016, a mere affermazioni di principio.

In altre parole occorre dotarsi di una Politica comunitaria che abbia gli stessi obiettivi di fondo: non possiamo immaginare che alcuni Paesi (come, ad esempio, la Polonia) producano oltre l'80% del loro fabbisogno energetico con il carbone e in Italia perseguire politiche restrittive. Lo stesso ragionamento vale per l'energia prodotta col nucleare che, spenta l'emozione per il disastro di Fukushima, appare in rilancio.

Come osserva una recente ricerca: *“Tra i primi dieci produttori globali troviamo inoltre - oltre a Russia, Sudafrica e Kazakistan - due delle maggiori economie europee: la Germania (191 milioni di tonnellate) e la Polonia (143 milioni di tonnellate), rispettivamente all'ottavo e al nono posto. Berlino e Varsavia sono inoltre gli unici paesi europei nella top ten per quota di carbone nella produzione elettrica: la Polonia è all'83%, terza e addirittura davanti alla Cina (81%), mentre la Germania è nona con il 44% di elettricità generata tramite il carbone. Il primato mondiale è invece conteso da Mongolia e Sudafrica, entrambe intorno al 94%”.*

Questo dimostra che, ovviamente, non possiamo prescindere da quello che accade oltre i confini europei ed ignorare che con il prezzo di un bbl di petrolio più basso di 50\$ diventa difficile -se non impossibile- aggiornare un piano di investimenti mentre, *“secondo i dati della International Energy Agency (Iea), le riserve mondiali di carbone, al 2012 sarebbero pari a 1.052 miliardi di tonnellate, una quantità che, ai livelli produttivi attuali, sarebbe sufficiente per almeno altri 135 anni. In un mondo impegnato nella lotta ai gas serra il dato che pesa di più è però un altro: il carbone resta in testa alla classifica dei combustibili più inquinanti con 103 chili di Co2 emessi per Btu. Circa il doppio del gas naturale”.*

Di fronte a tale scenario ed avendo l'opportunità di aggiornare la “strategia” nazionale, dovremmo provare ad evitare di colpevolizzare “il petrolio” come se fosse l'origine di tutti i mali. Soprattutto se comparato con il tasso di inquinamento ambientale prodotto dal carbone. L'occasione della revisione della SEN, in estrema sintesi, deve offrire la possibilità all'Italia di affrontare il tema in termini laici ed

evitare di cadere nello stesso errore contenuto nella precedente SEN che individuava, nelle risorse di gas naturale, quelle su cui incentrare lo sviluppo.

Occorre, invece, che la nuova SEN si faccia carico di individuare un mix fra tutti i prodotti energetici disponibili (dai combustibili fossili a quelli provenienti dalle rinnovabili) senza demonizzarne alcuno, individuando un percorso che traguardi ai prossimi decenni con l'obiettivo di una progressiva sostituzione -nei limiti del possibile- di quelli più inquinanti. Senza ricorrere ad incentivi fiscali che finiscono per "drogare" un mercato nel quale a fare la differenza è soprattutto la mancanza di chiarezza dei percorsi logici seguiti e degli obiettivi da raggiungere.

In questo contesto appare almeno disinvolta l'idea di fissare un termine temporale ultimo per azzerare l'utilizzo dei combustibili fossili a vantaggio dell'elettrico: dovremmo porci la domanda su come si produce l'elettricità (e come si può stoccarla) con il convincimento che senza energia non c'è energia per la trasformazione e per la mobilità. Purtroppo il nostro Paese ha già vissuto un'esperienza di questa tipo quando ha dovuto far ricorso alla co-generazione prima ed a tre decreti sblocca centrali elettriche e poi a decreti per la chiusura considerata la sovrapproduzione in funzione delle necessità/Paese: ed anche il fotovoltaico (o l'eolico) non sarebbero decollati senza l'intervento di "orientamento" dello Stato. Circa 250 miliardi di provvidenze che finiscono per essere scaricate sulla bolletta elettrica di chi, suo malgrado, è costretto a sopportare tali orientamenti.

E' necessario, quindi, "programmare" e monitorare costantemente i risultati raggiunti (rispetto all'obiettivo) per procedere con gli opportuni aggiustamenti.

C. Come vedete l'evoluzione del quadro tecnologico, infrastrutturale e dei modelli di mercato per il vostro settore di riferimento?

Ci sono settori che, indipendentemente dall'uso della tecnologia, continueranno ad aver bisogno della presenza umana per dare risposte pienamente fruibili da parte dei cittadini. Si può, cioè, sostituire la manualità con la robotizzazione dei processi ma la qualità del prodotto avrà sempre bisogno della capacità dell'uomo di analizzare e risolvere problemi che una macchina, necessariamente, non potrà -almeno nel breve/medio periodo- risolvere con la stessa duttilità di un'intelligenza umana.

A dimostrazione di questo assunto potremmo richiamare l'attenzione sulle politiche che le Aziende -grandi e piccole- (ma anche la Pubblica Amministrazione) pongono al cosiddetto after-market: ciò a tutte quelle attività che consentano di mirare la "customer satisfaction" anche di prodotti usciti dalla catene di montaggio (piuttosto che di risposte avute da un call center situato in Moldavia).

Nel nostro settore -inteso in senso lato- la parte industriale ha operato, negli ultimi decenni, un significativo ammodernamento tecnologico dei processi di produzione e stoccaggio. Non a caso l'Italia è il Paese che può registrare la migliore qualità dei prodotti petroliferi lavorati: un primato che rischiamo di perdere se il Paese continuerà ad aprire le porte a prodotti di provenienza (a volte anche dubbia) da Paesi nei quali il percorso tecnologico-qualitativo, non è al centro dell'interesse.

Giova ricordare, a questo proposito, che la maggior parte delle imprese industriali petrolifere che hanno operato nel nostro Paese (ma non solo), stanno scegliendo di localizzare le loro produzioni soprattutto in Asia (dal Pakistan all'India): continente nel quale le scelte ambientali (Cina docet) sono considerate "mode" da Paesi ricchi (Occidentali), ma nel quale risiede circa il 50% della popolazione mondiale. Occorre, quindi, ricercare un equilibrio fra qualità ed ambiente per qualificare e caratterizzare (difendere) le produzioni del nostro Paese che ha scelto, fra i primi, di sottoscrivere il trattato di Kyoto mentre altri -Stati Uniti compresi- volgevano lo sguardo verso l'acritica salvaguardia dei propri interessi nazionali. Come se non vivessimo sulla stesso pianeta!

Lo sviluppo della tecnologia, quindi, se valutato in maniera disgiunta dalla possibilità di avere un meccanismo che ne valorizzi l'adozione anche sul piano economico, rischia di fermarsi a mera affermazione di principio. Se, ad esempio, l'Italia esercitasse un controllo qualitativo sui carburanti

importati e negasse il “visto di entrata” a quelli non compatibili con la normativa nazionale (che addirittura potrebbe essere resa più stringente), valorizzerebbe i lavori degli operatori che decidessero di rimanere in Italia per produrre e penalizzerebbe quelli che -grazie a normative lasche adottate da molti dei Paesi d’origine di tali prodotti- pretendessero di introdurre nel mercato italiano prodotti di scarsa o pessima qualità. E non ci sarebbe alcuno che potrebbe invocare norme discriminatorie. Perché nessuno, nel nostro Paese mangerebbe una mozzarella di bufala prodotta nella Sierra Leone ed invece dovrebbe rifornirsi con prodotti che non rispettano gli standard di un Paese, quale il nostro, che per le produzioni nazionali è estremamente severo?

Per quanto riguarda, invece, la distribuzione carburanti, vale il ragionamento fatto all’inizio. Strumentalmente e poco saggiamente, soprattutto l’AGCM, è stata spostata l’attenzione della cittadinanza e della politica dalle regole che devono garantire concorrenza e pari opportunità a tutti i soggetti che intendono competere sul mercato, al prezzo finale. Con una banalizzazione della problematica degna di ogni censura.

Una volta si sarebbe detto che il petrolio non cresce sugli alberi e che, quindi, ci troviamo di fronte ad un monopolio naturale (cfr. Opec o Oapec) che regola, in tutta il Mondo gli scambi. Solo per rinverdire la memoria, va ricordato che alla borsa di New York viene trattato il petrolio e scambiati i “future”. Spesso con intromissioni ed interferenze di grandi banche d’affari che hanno tutto l’interesse a pilotare salita e discesa del prezzo internazionale dei prodotti petroliferi.

Detto ciò, nel nostro Paese la tanto decantata “concorrenza” ed la tanto osannata discesa dei prezzi -che, col senno di poi, può dirsi legata indissolubilmente alla congiuntura internazionale- ha dimenticato di ricordare al cittadino distratto, che la competizione può essere fatta, nei periodi migliori, soltanto sul 35% del prezzo al pubblico essendo riservato il rimanente ad Accise, Iva e sovrattasse regionali.

Per rendere credibile il sistema ed ingannare i cittadini, Paese, Governo, Parlamento ed Antitrust, hanno accettato, per difendere la loro tesi, l’adozione di un artificio contabile: cancellata la pubblicità sui listini di vendita al pubblico (per volere dell’Agcm) gli operatori del settore -ancorchè obbligati ad eliminare dalla loro comunicazione e dal loro vocabolario la parole “sconto”, hanno continuato a mantenere listini altissimi (magari sulla benzina pari ad 1,850 €/lt.) e poi hanno obbligato il Gestore a praticare -grazie ad uno sconto- un prezzo che, consentisse all’automobilista di acquistare lo stesso prodotto con 30/40 €cent/lt.. Un vero raggio.

Nel frattempo gli stessi che gonfiano i listini, comunicano al Ministero dello Sviluppo Economico -che non è nelle condizioni di effettuare alcun controllo- il prezzo per la distribuzione in self-service effettuata sulla propria “rete”. Ed il Gestore, obbligato ad acquistare e vendere in nome del fornitore, in regime di esclusiva, viene chiamato a partecipare agli sconti, tagliando il proprio margine unitario (che negli ultimi 8 anni è sceso, mediamente del 35%). E chi non si adegua, chi non partecipa allo sconto si troverà a distribuire al pubblico a prezzo pieno, definito dal fornitore e, sostanzialmente, fuori mercato. In estrema sintesi: accettare o uscire dal sistema.

Ed in tutto questo la Pubblica Amministrazione ha colpevolmente taciuto e tollerato che ciò avvenisse e finanche che avvenissero vendite al pubblico quotate sotto il prezzo unitario internazionale (Quale qualità del prodotto? Quali fornitori? Quale perdita per l’Erario?). Al massimo il Mise ha sostenuto di non poter intervenire sanzionando comportamento di vero dumping per non inimicarsi i consumatori che avevano tutto da guadagnare da prezzi bassi, anche a costo di inquinare con carburanti di dubbia qualità e provenienza, con ulteriori danni per l’erario. La cronaca di questi mesi ha evidenziato un traffico illegale di prodotti petroliferi che la Guardia di Finanza ha scovato in quasi tutte le regioni, da nord a sud.

Questa è una tendenza da invertire se tutti dobbiamo, correttamente, competere nel mercato di riferimento.

Ecco perché nei punti precedenti abbiamo sostenuto che va compiuta la riforma del settore che, al momento, per le aree di aleatorietà lasciate alla discrezione di soggetti che hanno una disparità di “forza” ha creato quella confusione e quella criticità che sta progressivamente espellendo i Gestori dalla loro

attività e le compagnie petrolifere integrate a ad accumulare quelle negatività di bilancio che suggeriscono agli azionisti di “lasciare un mercato senza regole” per limitare i danni. Economici e patrimoniali.

D. Quali obiettivi prioritari e quale approccio dovrebbe prevedere la SEN 2017 per quanto riguarda il vostro settore di riferimento? In caso di un possibile trade-off tra i diversi obiettivi di politica energetica. Come risolvere tale trade-off?

A nostro prudente avviso è possibile costruire, nel nostro settore, un punto di incontro fra segmenti di attività che, all'impronta sembrano in conflitto: non necessariamente la crescita di uno deve avvenire a scapito dell'altro.

L'esperienza passata sta a dimostrare che, nel settore petrolifero globalmente assunto, esistono più compatibilità di quanto, in tempi recenti si è voluto teoricamente dimostrare.

In fondo i Gestori distribuiscono capillarmente un prodotto ed effettuano un presidio nelle comunità (soprattutto in quelle più svantaggiate), indipendentemente dalle attività di estrazione, dalle località di approvvigionamento, dalle metodologie di lavorazione. Utilizzano strumenti appena modernizzati rispetto a quelli in dotazione cinquant'anni fa' (se si escludono i computer che presiedono alla vendita o i collegamenti remoti) ed anche i servizi che sono essere resi all'automobilista sono -con le cautele che debbono accompagnare questa affermazione- essenzialmente gli stessi.

Per rifornire la vettura, che si tratti di gasolio, benzina, gpl o metano (e, in futuro elettricità in media tensione), ci si deve recare in un posto “fisico”. Non si può, cioè, sviluppare le vendite per corrispondenza o avvalersi dell'e-commerce. L'unico elemento di vera novità -o di vero arretramento- è quello che, tendenzialmente, si vorrebbe “sopprimere”, la figura del Gestore, trasferendo direttamente al consumatore l'onere di effettuare un rifornimento self-service.

Ma, come abbiamo illustrato nel punto precedente, il tema da esaminare è quello del prezzo in funzione della cessione del bene e, cioè, quanto possa essere “risparmiato” dal consumatore nel momento in cui questo volesse (o fosse costretto) a rinunciare al servizio.

Poiché il “prezzo al pubblico” è una variabile saldamente nelle mani del fornitore e sottratta ad un vero regime di concorrenza che non sia limitato a quella cartacea o comunicazionale (con meno di 40 Eurocent/lit. di ricavo industriale lordo (comprensivo dell'acquisto della materia prima al Platt's), quale concorrenza sarebbe possibile se non quella incentrata sulla comunicazione e sul gioco del “detto/non detto”?

Il consumatore, quindi, finisce per essere gabbato due volte: la prima quando è costretto ad effettuarsi rifornimento da se', la seconda quando dovesse accorgersi che nonostante la sua partecipazione attiva al processo di vendita (e di profitto del fornitore) ha sempre pagato un prezzo superiore a quello che avrebbe pagato se, a rifornirlo professionalmente, fosse stato un Gestore (che lo ricordiamo costa meno di 4 Eurocent/lit.).-

Nel resto d'Europa, la diffusione del self-service pre-pagamento è stato il frutto di una scelta obbligata per la scarsa propensione dei lavoratori -a fronte di significative offerte reperibili sul mercato del lavoro- a fare un lavoro che poteva apparire come un demansionamento. C'è poi un'altra considerazione e, cioè che i self-service nel resto d'Europa sono incentrati sull'offerta di prodotti diversi -dagli alimentari, agli alcolici, ai tabacchi alla somministrazione- che nel nostro Paese, nonostante qualche timido passo in avanti, fanno fatica ad affermarsi (cfr. questione tabacchi, pronunciamento dell'Agcm, del Tar ed ancora dell'Agcm).

Abbiamo provato ad imprimere un'accelerazione al processo di modernizzazione con un Accordo (fortemente innovativo ed insieme penalizzante per chi non avesse voluto applicare la norma) che ha coinvolto tutti i soggetti interessati per la riduzione del numero dei punti vendita, a cominciare da quelli

“incompatibili” o pericolosi: nonostante uno sforzo titanico per far emergere le necessarie convergenze, il DDL concorrenza è fermo da oltre due anni in Parlamento (e non si vede via d’uscita)

Ma gli spazi, per creare quell’equilibrio che abbiamo detto in apertura esistono tutti e si fondano sull’interdipendenza dei soggetti coinvolti nei processi ai vari livelli: occorre però che, da un punto di vista normativo e regolatorio le cose vengano chiarite ed i processi monitorati.

Gli obiettivi di politica energetica, una volta inseriti in uno strumento quale la nuova SEN dovrebbero tendere, più che a separare, a creare un quadro armonico, in grado di mettere al servizio del Paese le scelte migliori: se fosse adottata una scelta a vantaggio di un soggetto ed a scapito di tutti gli altri, si sarebbe colto il risultato contrario a quello che è stato dichiarato essere l’intenzione del Governo quando ha promosso la riformulazione della Strategia.

Abbiamo motivo di ritenere che in un quadro di norme certe e di tutele reciprocamente riconosciute, la conflittualità o la prevalenza di un segmento sull’altro -sempre governati e gestiti nell’ottica della progressività, dell’accompagnamento e del cammino condiviso- possano confinare il trade-off ad un mero esercizio scolastico. A speculazione intellettuale.

E. Quali politiche e quali misure dovrebbe prevedere la SEN 2017 per perseguire i suddetti obiettivi in maniera più efficace e più efficiente possibile? Quali sono i principali interventi per migliorare l’efficacia nei processi di implementazione di politiche e misure?

Abbiamo detto all’inizio che c’è una grande incompiuta e questa è la normativa di completamento della riforma del settore: non si può chiedere modernità se non si hanno obiettivi chiari e strumenti legislativi che supportino i processi: non basta aprire i self-service 24 ore per dire che si è fatta la riforma o ridurre le possibilità di un segmento del settore -i Gestori- di confrontarsi in un mercato che è saldamente in mano ai “Fornitori” siano essi integrati che retailers.

Bisogna, invece, completare la liberalizzazione di segmenti di attività quali la somministrazione di alimenti e bevande ed i tabacchi; è necessario fissare regole chiare con le quali le violazioni normative (e dei contratti stipulati a norma di Legge) vengano fortemente penalizzati. Senza necessità di ricorrere continuamente ad interpretazioni della Magistratura.

In Francia, ad esempio ancora esiste e resiste -per comporre le necessità delle diverse anime che articolano questo settore- la cosiddetta “Commissione Interprofessionale” varata in Italia alla fine degli anni ’80 come strumento per stemperare le differenze e migliorare le performance della rete e dell’intero settore.

Ma, un intervento normativo che non affronti i problemi di fondo, sarebbe destinato a non produrre i risultati attesi: esiste una “confusione generale” in assenza di regole e di un ruolo attivo dell’Amministrazione -centrale e periferica- (anche qui per un affastellamento di norme contraddittorie), che certo non favorisce un armonico andamento del mercato.

Un mercato nel quale esistono “diversi canali” per far arrivare il prodotto ai consumatori: il primo, quello più rituale, è quello che passa, direttamente, dalle compagnie petrolifere ai Gestori che interagiscono in regime di “esclusiva” e, in via teorica, dovrebbero definire i loro rapporti con le modalità previste dalle Leggi che li regolano (D. Lgs. 32/98, L. 57/01, L. 27/12). Ma, se le compagnie non rispettano le norme, non è prevista alcuna sanzione o penalizzazione e, l’intervento che la Pubblica Amministrazione dovrebbe esperire per comporre le vertenze collettive, non viene quasi mai attivato. Per scelta o per pigrizia culturale.

Il “secondo canale” è quello che affida la distribuzione, sempre al Gestore, ma facendo passare la fornitura attraverso un soggetto terzo, retista indipendente, che può, a sua volta, adottare il marchio della compagnia o un proprio brand.

In questo caso il Gestore deve soggiacere ad un rimpallo di responsabilità quando la compagnia sostiene che la contrattazione deve essere fatta dal restista ed il restista dice l'esatto contrario. Anche in questo caso la Pubblica Amministrazione, cui spetterebbe la sorveglianza delle sue stesse regole, rifugge dall'intervenire.

Il "terzo canale" è quello che affida la distribuzione ai cosiddetti impianti "no-logo", cioè quegli impianti -anche della GdO- che vengono riforniti dalle medesime compagnie petrolifere ad un prezzo che mette la loro rete di proprietà fuori mercato. Il differenziale di prezzo fra impianti "colorati" di proprietà o brandizzati dalla compagnia e quelli no-logo spesso dimostra una forbice di 30/40 Eurocent/lt.

Proprio per questo motivo nessun operatore -per quanto grande sia- ricorre ad acquisti sul "mercato libero" o su quello internazionale dove sconterebbe la fluttuazione del prezzo internazionale, dei tassi di cambio, del costo dei noli, dello stoccaggio primario e secondario, della costituzione delle scorte d'obbligo e, infine del trasporto finale. In altre parole è più facile chiedere la fornitura alle compagnie petrolifere che cedono a tali operatori il prodotto -stante la situazione della raffinazione- nella migliore delle ipotesi al prezzo Platt's garantendo la loro competitività innalzando a dismisura il prezzo consigliato/praticato sulla propria rete. Sembra (ed è) un assurdo economico che si perpetua da un quinquennio e che ha portato alla distruzione della rete, alla chiusura degli investimenti, all'abbandono di questi asset da parte di quegli operatori integrati che, comunque, garantiscono una necessaria pluralità di soggetti competitivi a livello continentale e mondiale al mercato.

Se non si mette riparo a questa struttura magari consentendo di individuare il prezzo di cessione del prodotto, sul mercato nazionale, per differenza rispetto al prezzo "rete" oppure questo segmento è destinato a deperire fino alla consumazione. Gli operatori terzi, ovviamente, sarebbero liberi di acquistare sul mercato internazionale correndo -come prevede una corretta concorrenza- l'alea dell'imprenditore (e non i vantaggi di un mercato captive con concorrenza disinnescata e utile garantito).

Ecco perché chiediamo che fra gli obiettivi della nuova SEN ci sia la riscrittura delle regole se si vuole evitare la perpetuazione dei privilegi di un solo segmento (peraltro pronto ad abbandonare il mercato ove venissero meno le condizioni di vantaggio).

F. Quali interazioni significative del vostro settore di riferimento prevedete con il resto del sistema energetico italiano per il futuro e come ottimizzare a vostro avviso tali interazioni?

Il tema dell'energia e della sua distribuzione, per la sua capacità di incidere fortemente sullo sviluppo e sulla libertà di muoversi dei cittadini, è un tema troppo importante per essere immolato sull'altare di questo o quel gruppo di interesse.

Come abbiamo già detto è necessario individuare uno scenario futuro ed attivare gli strumenti normativi necessari per raggiungerlo.

L'energia ha bisogno di un mix di prodotti che, insieme e per la congruità dell'offerta, dei costi e dell'impatto ambientale, devono concorrere a mettere al riparo il sistema Paese da rischi di penuria di prodotto o scarsa qualità degli stessi. Anche predisponendo un sistema di controllo (magari mutuando le certificazioni dal mondo dell'alimentare) che garantisca i cittadini e dia la necessaria certezza ai produttori di intervenire su un mercato che non sia preda di scorribande senza regole.

Chiarito ciò, a nostro avviso, sarebbe opportuno ridurre, significativamente il numero dei punti di vendita (senza desertificare le realtà più svantaggiate): 12/15.000 impianti sono più che sufficienti per soddisfare la domanda di carburanti del Paese (-35% negli ultimi 5 anni). Anche sulla rete autostradale -dove è stata persa l'occasione di chiudere 70/80 impianti nel corso dei rinnovi degli affidamenti ancora in corso- è necessario procedere ad una razionalizzazione.

Abbiamo già manifestato (e parzialmente realizzato), per contribuire a sbloccare una situazione che si è irrigidita con il passare degli anni, ad introdurre nuovi contratti (a partire dalla Commissione) che regolino i rapporti fra fornitori e Gestori, che poggino la loro esistenza sull'introduzione di un elemento di contrattazione di secondo livello, obbligatoria per potervi accedere.

Ovviamente quella che immaginiamo essere la "rete" del futuro, deve essere una rete distributiva ad alta efficienza, che offra tutti i prodotti e che consenta anche tutte le attività collaterali oggi impossibili da ottenere: per perseguire questo obiettivo è indispensabile che la Pubblica Amministrazione, a tutti i livelli, condivida questa scelta e si adoperi per realizzarla.

Naturalmente una situazione di riduzione così significativa di una rete oggi inefficiente, non può essere realizzata se si continueranno ad assentire autorizzazioni per la realizzazione di nuovi impianti: impianti spesso senza alcuna struttura, destinati nel mercato che abbiamo appena descritto, ad intercettare la sola domanda di carburante senza alcun rischio in un mercato protetto e garantito per una sola parte di operatori.

Per far questo è necessario che l'Agcm comprenda il significato della "riforma" e lo accetti. Anche utilizzando lo spazio indicato dalla normativa vigente che impedisce interventi limitativi dell'Agcm, nel caso di provvedimenti assunti nell'interesse generale e collettivo (come accaduto per Alitalia o per le concessionarie autostradali).

I Gestori che dovessero perdere gli impianti destinati alla chiusura -così come i retisti terzi- dovranno essere indennizzati: magari allargando il "fondo" già esistente che potrebbe essere rifinanziato con una quota (fiscalizzata?) del prezzo del carburante (2/3 millesimi al litro).

Con la stessa riforma dovrebbero essere introdotti i correttivi che abbiamo indicato circa validità erga omnes della contrattazione (sempre che rimanga il regime di esclusiva per i Gestori) collettiva alla quale non è possibile che i fornitori si sottraggano. Anche introducendo forti penalizzazioni economiche in considerazione del fatto che la discriminazione oggi in atto nei confronti dei Gestori, rientri in una condizione di normalità. Il Gestore acquista (e rivende) in regime di esclusiva, il prodotto dal fornitore che è libero di fissare, a suo piacimento, il prezzo ed il margine unitario: senza una contrattazione (anche il ritorno alla Commissione Interprofessionale non sarebbe un'utopia) collettiva al fornitore rimarrebbe la libertà "insindacabile" di promuovere o affossare un punto di vendita (ed il suo Gestore). Nonostante esista una norma (L.27/2012) -la cui applicazione, però, oggi, non è automatica- che introduce, in caso di discriminazione sul prezzo di rivendita, un "abuso di dipendenza economica". Ma senza certezze applicative è una norma che deve essere applicata, caso per caso, dal singolo Magistrato.

Ma un quadro complessivo non si può reggere solo sulla distribuzione: è necessario che si affronti anche il problema della raffinazione (consentendo dopo i depositi ed i consorzi per la gestione delle pipe-line, come in tutto il resto del Mondo, le Raffinerie consortili per meglio strutturare l'offerta in funzione delle necessità/Paese). Tale provvedimento -insieme ad altri che impediscano la modifica continua dei provvedimenti tanto da destabilizzare un quadro di riferimento certo- , a nostro avviso, sarebbe indispensabile a trattenere nel nostro Paese investimenti e cultura industriale che, diversamente si avviano ad abbandonare l'Italia. E, in Italia, non possiamo immaginare di competere solo intervenendo sull'ultima fase del segmento petrolifero.

Ovviamente siamo pronti a fornire i dettagli dei provvedimenti quando fossimo chiamati ad un tavolo di confronto complessivo.

G. Quali interventi sembrano prioritari per una efficace governance nazionale ed europea delle politiche dell'energia

E' fondamentale, per cogliere tutte le opportunità, che si metta mano ad un processo di riforma complessiva che, riaffermando le peculiarità italiane, si rapporti con le scelte europee. Senza aderire acriticamente ma anche senza forzare la mano.

Sul piano della raffinazione della logistica abbiamo già detto: certo andrebbe anche armonizzata la normativa fiscale (quella che consente di far entrare in Italia prodotti derivanti dai cascami delle lavorazioni petrolifere sotto la voce "olio lubrificante" su cui in molti Paesi europei non si paga accisa, per ritrovarcelo come Gasolio per uso di autotrazione).

Sulla rete, invece, dobbiamo difendere il nostro modello senza scimmiottarne altri: noi non abbiamo le grandi pianure di facile percorrenza nelle quali percorrere -come in Francia- 60/70 Km. Per fare rifornimento, è cosa semplice. Da noi esistono Alpi ed Appennini (soprattutto) che, storicamente, hanno determinato "versanti di consumo" ed economie parallele: in molte Regioni per spostarsi da un comune montano all'altro occorre percorrere la stessa distanza dei francesi ma in condizioni di grande disagio.

E' necessario, in un quadro di razionalizzazione del comparto, ripensare anche ad alcuni vincoli urbanistici per facilitare -anziché impedire- l'ammmodernamento della rete ed il completamento dell'offerta. Ed il suo miglioramento.

C'è chi in Europa, in nome del principio di "strategicità" impedisce scalate e/o acquisizioni; chi non va troppo per il sottile per la qualità dei prodotti e chi, infine, destabilizza mercati maturi e consolidati utilizzando strumenti concorrenziali al limite dell'accettabilità (si veda l'introduzione in Italia, sotto alla quotazione Platt's, di grandi quantitativi di prodotti finiti).

Per dimostrare la contraddizione del sistema facilmente richiamabile la normativa sull'introduzione obbligatoria di carburanti ecologici (metano e gpl) sugli impianti di nuova costruzione: Agcm e Unione europea hanno letto questo come una discriminazione fra operatori. Nonostante la stessa Unione Europea stia definendo un Regolamento che, appunto, ritiene indispensabile l'introduzione diffusa di carburante a basso impatto ambientale.

Tale discrasia del sistema, tale incertezza, tale contraddittorietà impediscono di programmare qualsiasi intervento nel settore. Ecco perché è necessario recuperare questa gap nei confronti degli altri Paesi: basta pensare al sistema prezzi della Germania dove esistono tre segmenti di rete e la differenza fra l'uno e l'altro è di appena un Eurocent/lt., senza che la locale Agcm si senta in dovere di intervenire per riprogrammare, a suo piacimento, lo sviluppo e l'articolazione di questo settore. E, nessuno, grida allo scandalo!

Certamente, nessun protezionismo ma neanche accettazione -in nome del supremo totem europeo- di tutte le contraddizioni del sistema: non è possibile giustificare l'apertura di infrazioni (come avvenuto nel nostro settore per la presunta limitazione alla libertà di stabilimento) e non difendere le scelte che il Paese, per mantenere un livello di crescita industriale e soddisfacimento dei bisogni della sua popolazione, deve necessariamente fare.

Un ultima notazione: per facilitare i grandi trasportatori che attraversano il nostro Paese con i loro TIR, abbiamo accettato che tali mezzi potessero essere modificati con l'aggiunta di serbatoi aggiuntivi che portano la capacità complessiva a 1.000/1.500 litri: abbiamo cioè messo a disposizione la nostra rete stradale ed autostradale ad operatori stranieri -comunitari e non- che fanno rifornimento nei loro Paesi d'origine (o di destinazione) nei quali il carburante costa meno. E' una rinuncia che scientemente (?) abbiamo fatto ad incassare -anche a compensazione dell'usura delle nostre strutture- della quota di accisa ed Iva che, diversamente avrebbero pagato all'Erario del nostro Paese. Questo, solo per fare un esempio delle storture.

Da questo punto di vista è indispensabile che l'Italia si doti di un "team" in grado di intervenire nelle situazioni di maggior criticità per rappresentare, a livello di Commissione Europea, le ragioni nazionali.

Di Europa si deve vivere non "vivacchiare" o, peggio, morire.

Il Presidente

Martino Landi



Il Presidente

Roberto Di Vincenzo



Il Presidente

Maurizio Micheli

