

2. LA LOGISTICA

2.1 Le caratteristiche generali del comparto della logistica

Nel settore petrolifero i servizi di logistica includono l'insieme di infrastrutture (depositi, oleodotti ed autobotti) necessarie allo stoccaggio ed al successivo trasferimento alla fase di distribuzione dei prodotti petroliferi. Perciò, la logistica rappresenta il necessario anello di congiunzione tra la fase della raffinazione e quella della distribuzione (in rete ed extra-rete). La disponibilità di una adeguata capacità di stoccaggio e di movimentazione di prodotto diventa, di conseguenza, un elemento strategico per le società petrolifere al fine di poter servire, con continuità ed a costi sostenibili, la distribuzione sia in rete sia in extra-rete dei carburanti.

I soggetti presenti nel comparto della logistica in Italia comprendono, anzitutto, le società petrolifere verticalmente integrate nelle altre fasi della raffinazione e della distribuzione (si tratta delle società Agip Petroli, Ip, Esso, Erg, Fina, Api, Shell e Tamoil)⁹; alcune società che operano esclusivamente in questa fase della filiera petrolifera¹⁰; alcune società che operano in altri settori e che dispongono di strutture di stoccaggio di prodotti petroliferi proprie (ad es. Enel, Snam, FS). Numerosi operatori attivi esclusivamente nella logistica, sia attraverso contratti di affitto, sia tramite contratti di transito e di deposito, mettono a disposizione delle società petrolifere verticalmente integrate la propria capacità di stoccaggio.

Tra le imprese presenti nella logistica compaiono, inoltre, anche gli operatori indipendenti (retisti) che partecipano al Consorzio Grandi Reti. Essi, tuttavia, dispongono di poche strutture secondarie, inadeguate a renderli indipendenti, per il rifornimento dei propri punti vendita, dalle infrastrutture logistiche delle principali società petrolifere verticalmente integrate.

Le società appartenenti al gruppo Eni (Agip Petroli ed Ip), con i propri depositi, svolgono anche l'attività di mantenimento della *riserva strategica* dello Stato. Ogni impresa dotata di capacità logistica è tenuta, inoltre, ad assicurare stabilmente *scorte d'obbligo*, proporzionali ai quantitativi di prodotti immessi nelle varie fasi a valle della logistica (distribuzione in rete ed extra-rete). Tale onere assume un ruolo crescente al crescere del peso della società interessata.

Con riferimento all'attività relativa alla logistica, è possibile suddividere il territorio nazionale in una pluralità di aree di influenza economica delle varie basi di deposito (*hinterland*). Esse comprendono la porzione di territorio più piccola servita economicamente (cioè minimizzando i costi di distribuzione primaria¹¹ e

⁹ Con la chiusura della propria raffineria di Napoli, Kuwait Petroleum Italia è uscita nel 1993 dalla fase della raffinazione e manca, dunque, di una completa integrazione verticale. Alcune imprese presenti esclusivamente nella logistica sono controllate dalle società petrolifere. La società Colisa Spa è partecipata da Erg (60%) ed Agip Petroli (40%), la società Continentale Spa è controllata da Shell che detiene il 75% del capitale (Kuwait detiene il restante il 25%), mentre la società Silone è una joint venture paritetica tra Shell e la società Edison. F.A. Petroli è una società partecipata al 100% da Tamoil.

¹⁰ I principali operatori indipendenti nel comparto logistico sono riuniti nell'associazione dei proprietari di depositi costieri Assocostieri. Esiste, inoltre, una pluralità di operatori che detengono depositi interni suddivisi in varie tipologie (fiscali e liberi).

¹¹ Ci si riferisce ai cosiddetti costi di consegna a deposito, relativi all'attività di passaggio del prodotto dalla raffineria (o dal deposito costiero) più vicina al deposito stesso.

secondaria¹²) da una data base di carico. In genere, tali *hinterland* sono approssimabili a circonferenze di diametro pari a 150/170 km. Sulla base del numero di basi logistiche contigue è possibile che si vengano a realizzare sovrapposizioni tra i rispettivi *hinterland*, tali da ampliare il numero delle alternative a disposizione di ogni operatore, assicurandogli il rifornimento della propria rete in una data area ai costi più vantaggiosi. Nella pratica, le società petrolifere tendono a prediligere, sulla scorta di un processo di valutazione comparativa dei vari costi di distribuzione primaria e secondaria, un'unica base di carico per singolo *hinterland*.

Non tutte le società petrolifere verticalmente integrate presenti in Italia posseggono una capacità di stoccaggio uniformemente ripartita sul territorio nazionale. L'ampliamento della capacità di stoccaggio esistente è, inoltre, impedito da una serie di vincoli (di tipo economico-finanziario, amministrativo ed ambientale) che limitano le opportunità di creazione di nuovi depositi.

Al fine di rifornire di prodotto le proprie reti distributive utilizzando lo *stock* esistente di infrastrutture logistiche, le società hanno ovviato ad eventuali carenze nella loro dotazione di capacità di stoccaggio ricorrendo ad una serie di soluzioni alternative, quali:

(1) un uso estensivo di pratiche di affitto di capacità di stoccaggio di numerosi operatori indipendenti presenti esclusivamente in questa fase della filiera, eventualmente associate a politiche di acquisto da terzi di prodotto¹³;

(2) lo scambio di prodotti finiti (permuta di prodotto) fra le stesse società dotate di propria capacità di deposito. Quest'ultima opzione costituisce la modalità più ricorrente.

2.2 Le differenti tipologie di deposito

Si definisce deposito petrolifero l'insieme di attrezzature ed impianti (serbatoi, oleodotti, pompe di aspirazione, apparecchi di misurazione) in grado di ricevere, stoccare, movimentare (tramite oleodotto od autobotte) prodotti petroliferi finiti. In questa accezione il deposito petrolifero è solo una parte dell'insieme della dotazione logistica necessaria al rifornimento di carburanti in determinate aree territoriali. Altri fondamentali componenti della dotazione logistica complessiva risultano essere, infatti, i sistemi di oleodotti colleganti i depositi principali (costieri ed interni) o le raffinerie con le infrastrutture minori, nonché il parco autobotti necessario a garantire il rifornimento, ad es., della rete di vendita di carburanti per autotrazione (distribuzione secondaria).

Riguardo ai depositi petroliferi è possibile individuare una serie di classificazioni distinte per: tipologia di infrastruttura di stoccaggio; tipologia di posizione fiscale del prodotto stoccato; ed infine, per tipologia e destinazione finale dei prodotti finiti.

¹² Ci si riferisce ai costi sopportati per rifornire, dal deposito, mediante autobotte (chilolitrica, ATK, o semplice ATB), i punti vendita delle reti di distribuzione di carburanti per autotrazione.

¹³ In questo senso si può affermare che gli acquisti di prodotto non risolvono il problema della mancanza di capacità di stoccaggio, bensì solo quello della disponibilità di prodotto.

2.2.1 Classificazione dei depositi per tipologia di infrastruttura e per posizione fiscale dei prodotti.

I depositi si possono suddividere nelle due grandi categorie relative ai *depositi costieri* ed ai *depositi interni*. I depositi costieri sono ubicati in modo tale da poter essere riforniti di prodotto via mare (sono, quindi, in genere contigui ad aree portuali). In tal senso risultano di importanza strategica con riferimento sia alle importazioni di prodotto finito, sia alla distribuzione sul territorio nazionale di prodotto raffinato presso stabilimenti costieri. Nei casi in cui il deposito costiero non sia immediatamente contiguo all'area portuale, il collegamento con il deposito costiero avviene tramite oleodotto.

I depositi interni sono ubicati lontano dalle coste. La loro funzione strategica, al pari di quelli costieri, è assicurata dal fatto che essi sono spesso localizzati in prossimità di raffinerie interne od allo sbocco di oleodotti colleganti le aree interne con depositi costieri.

I prodotti stoccati nei depositi petroliferi sono distinguibili rispetto alla loro posizione a fini fiscali. In tal senso si possono classificare: (1) *prodotti esteri*, i quali non hanno ancora assolto ad alcun onere fiscale; (2) *prodotti SIF* o *SAC* che, assolto l'onere fiscale (dazi doganali di importazione se di provenienza extracomunitaria), sono ancora soggetti all'imposta di fabbricazione (da ciò le due denominazioni alternative di prodotti schiavi d'imposta di fabbricazione, SIF, o in sospensione d'accisa, SAC); (3) *prodotti nazionali*, i quali hanno assolto a tutti gli obblighi fiscali, compreso il pagamento dell'Iva e sono quindi pronti per la commercializzazione.

Alla luce delle tre diverse posizioni fiscali in cui si possono trovare i prodotti petroliferi, è possibile allargare l'ambito della definizione delle varie tipologie di deposito. All'interno della categoria dei depositi costieri, i prodotti stoccati si trovano in posizione estero (se provengono da paesi extracomunitari) od in posizione SIF (se provengono dall'Italia o da paesi dell'UE). La vigilanza sull'adempimento agli obblighi fiscali nei depositi costieri è svolta dalle autorità doganali.

I depositi precedentemente definiti come interni possono essere suddivisi in due sottocategorie, in considerazione della posizione fiscale del prodotto stoccato: (1) nel caso di depositi alimentati direttamente da raffinerie interne, oppure da oleodotti collegati con basi costiere, il prodotto stoccato deve ancora assolvere all'onere di accisa¹⁴ ed è pertanto in posizione SIF. Tali depositi, che ad es. nella terminologia aziendale di Agip Petroli vengono denominati *fiduciari*, sono sottoposti alla vigilanza dell'Ufficio Tecnico di Finanza che provvede al controllo sull'assolvimento dell'onere di imposta; (2) nel caso di depositi interni di dimensioni minori, alimentati esclusivamente con prodotto nazionale, che ha assolto a qualsiasi obbligo fiscale, i depositi vengono denominati *nazionali* o *commerciali*.

E' quindi possibile affermare che, con la generica espressione *deposito fiscale*, si intende sia un deposito costiero nel quale si assolve all'onere del dazio doganale, sia un deposito interno (fiduciario), nel quale si assolve all'onere relativo al pagamento delle accise e dell'Iva. Con l'espressione *deposito libero* si intende un deposito interno (nazionale o commerciale), di dimensioni più ridotte di quelle di un

¹⁴ In teoria il prodotto potrebbe essere anche in posizione estero, qualora, subito dopo lo scarico via mare, venga trasportato via pipeline nell'interno senza pagare il dazio di importazione.

deposito fiduciario, che accoglie prodotto pronto per essere commercializzato in quanto ha assolto a tutti gli oneri fiscali.

Ai fini dell'indagine che si sta svolgendo, sembra, quindi, rilevare principalmente la distinzione tra deposito fiscale, sia esso costiero od interno, e deposito libero/commerciale, sempre interno. La diversa dotazione di infrastrutture logistiche di questo tipo, presente in ciascuna impresa, tende ad influenzare le dinamiche concorrenziali nella fase a valle della distribuzione di prodotti in rete ed extra-rete. Lo schema seguente riassume le principali classificazioni sin qui presentate.

Tipologia dei depositi	Collocazione geografica	Posizione fiscale del prodotto stoccato	Importanza nella filiera logistica
Fiscale	costiero interno (fiduciario)	posizione estero o SIF posizione SIF	primaria primaria
Libero/commerciale	interno	posizione nazionale	secondaria

Nella struttura logistica di una società petrolifera verticalmente integrata, i depositi fiscali (costieri o collegati a raffinerie interne od oleodotti principali) assolvono ad un ruolo strategico primario, in quanto rappresentano il primo, obbligato, anello di trasmissione del prodotto raffinato od importato, alle fasi a valle delle filiera. Nella esposizione che segue tali depositi, quindi, verranno definiti *primari*. Risulta ovvio che il loro numero assoluto, a causa dell'oggettiva limitatezza dei siti costieri e degli stabilimenti di raffinazione, è di gran lunga inferiore rispetto a quello dei depositi interni nazionali. Questi ultimi sono sparsi sul territorio, soprattutto in prossimità delle grandi linee di comunicazione su gomma o su ferro, al fine di garantire l'approvvigionamento di tutte le aree del paese.

Di conseguenza, gli operatori che detengono una posizione di forza in termini di numero di basi logistiche primarie controllate sia direttamente, sia indirettamente tramite contratti di affitto, di transito o di deposito, godono di un vantaggio rispetto alle altre società prive di questa risorsa.

Lo sbocco finale rappresentato dalla rete di distribuzione di carburanti per autotrazione, stante la capillare ramificazione sul territorio dei punti vendita, richiede una forte struttura di distribuzione secondaria (dal deposito al punto vendita). Le posizioni relative delle società petrolifere, con riferimento al numero di basi primarie singolarmente detenute, assumono, pertanto, un ruolo decisivo nella definizione delle politiche di approvvigionamento della rete di distribuzione.

2.2.2 Classificazione dei depositi in base alla tipologia di prodotto stoccato

L'ultima classificazione dei depositi discende dalla diversa tipologia di prodotto finito stoccato. Tecnicamente, i depositi sono organizzati in vari serbatoi, che contengono i diversi prodotti petroliferi (dalla benzina al gasolio, dall'olio combustibile denso al kerosene). Per motivi legati alla estrema instabilità degli elementi chimici che costituiscono i prodotti petroliferi si registra una elevata rigidità negli utilizzi finali dei serbatoi.

Esistono tre categorie di deposito sulla base della destinazione finale del prodotto:

- (1) *depositi di categoria A*, per stoccaggio di prodotti petroliferi con punti di infiammabilità inferiore ai 21° C (benzine);
- (2) *depositi di categoria B*, per stoccaggio di prodotti petroliferi con punti di infiammabilità tra 21°C e 65°C (petroli);
- (3) *depositi di categoria C*, per stoccaggio di prodotti petroliferi con punti di infiammabilità tra 65°C e 125°C (gasoli).

Per quanto riguarda i prodotti destinati alla rete (benzina con piombo, benzina senza piombo, gasolio per autotrazione), dal punto di vista tecnico è relativamente agevole mutare la destinazione dei serbatoi da benzina con piombo a benzina senza piombo (ottenute le necessarie autorizzazioni ministeriali). Sebbene in tempi non brevi, e a costi maggiori, è anche possibile cambiare la destinazione d'uso dei depositi dalla categoria A (benzine) alla categoria C (gasoli). Si verifica, invece, una impossibilità, sia tecnica sia amministrativa, di modificare la destinazione dei depositi in senso inverso dalla categoria C (gasoli) alla categoria A (benzine)¹⁵.

L'analisi delle possibili modificazioni di destinazione dei depositi adibiti allo stoccaggio di prodotti di categoria A e C consente di individuare l'esistenza di una sostanziale vischiosità tra i sistemi logistici utilizzati prevalentemente per l'approvvigionamento della rete di distribuzione di carburanti per autotrazione e quelli impiegati per la distribuzione extra-rete (al cui interno il gasolio, destinato sia alla rete, sia all'extra-rete, rappresenta sicuramente il prodotto più commercializzato).

2.2.3 Separabilità tra il sistema logistico adibito alla distribuzione in rete ed extra-rete.

L'esistenza di una distinzione tecnica e strategica tra i sistemi logistici utilizzati per la rete e quelli adibiti all'extra-rete consente di considerare in modo distinto anche le dinamiche concorrenziali che si riscontrano nei due principali settori della distribuzione di prodotti petroliferi. I diversi contesti concorrenziali sembrano, tra l'altro, largamente collegati alla differente risposta data dalle società petrolifere verticalmente integrate al consistente eccesso di capacità di stoccaggio di prodotti.

Riguardo a tale fenomeno è opinione diffusa che, la ricordata spinta alla ristrutturazione avvenuta nello scorso decennio nel settore della raffinazione, non sia stata accompagnata da una adeguata riduzione della capacità di stoccaggio. Tra il 1985 ed il 1993 la capacità dei depositi con capienza superiore ai 3000 mc è rimasta invariata a fronte di una notevole riduzione della capacità di raffinazione. Tale mancata ristrutturazione viene fatta risalire ad una serie di cause, tra le quali: la chiusura di numerose raffinerie non seguita dalla parallela chiusura delle *facilities* adibite allo stoccaggio che sono rimaste operative (ad es. raffineria Kuwait di Napoli); la volontà delle società petrolifere di non variare la propria capacità di stoccaggio, indipendentemente dalle effettive necessità; l'incidenza di contenuti costi di esercizio dei depositi esistenti e di costi fissi completamente ammortizzati, in molti casi.

¹⁵ Una conferma indiretta del fatto che la separazione tra i sistemi logistici adibiti al rifornimento della rete distributiva di carburanti e quelli utilizzati per la distribuzione extra-rete, oltreché derivare dalle motivazioni tecniche sopra ricordate, può discendere da specifiche scelte strategiche decise dalle società verticalmente integrate, si rinvia ad esempio nel testo dell'accordo tra le società Agip Petroli e Kuwait, che interessa sia la raffinazione sia la logistica (cfr. caso I/191, *Agip Petroli-Kuwait Petroleum Italia*).

L'esistenza di un eccesso di capacità di deposito ha comportato la necessità di impiegare in modo efficiente le quote di capacità di stoccaggio inutilizzata, che altrimenti rappresenterebbero una inutile immobilizzazione di capitale. Questa necessità sembrerebbe, ad una prima analisi, sicuramente più pressante per gli operatori attivi esclusivamente nella fase logistica e non integrati nelle altre fasi (a monte od a valle) della filiera petrolifera. Non essendo in grado di scaricare sul risultato conseguito, ad es. nella distribuzione in rete, le eventuali inefficienze della gestione della logistica, essi sono incentivati ad affittare la propria capacità di stoccaggio alle società petrolifere.

Nella realtà, esistono pochi operatori realmente indipendenti dalle società petrolifere; quelli che non sono partecipati direttamente da esse, infatti, molto spesso intrattengono rapporti contrattuali che, nei fatti, determinano la piena disponibilità da parte delle società petrolifere della loro capacità di stoccaggio.

Da un esame dei singoli casi, inoltre, emerge che il maggior numero di operatori indipendenti che non intrattiene alcun tipo di rapporto commerciale esclusivo con società petrolifere opera nello stoccaggio di gasolio (sia per autotrazione che per riscaldamento), mentre gli operatori attivi anche nel comparto dello stoccaggio di benzine sembrano contraddistinguersi per un maggior ricorso a rapporti di natura contrattuale con le società petrolifere¹⁶.

2.3 Le posizioni relative delle società petrolifere nel comparto della logistica

Le posizioni relative delle società petrolifere verticalmente integrate sono individuate di seguito, tenendo conto sia delle infrastrutture di proprietà (comprese quelle partecipate in posizione di minoranza), sia di quelle di terzi utilizzate a qualsiasi titolo¹⁷.

La tabella 1 propone una serie di informazioni sintetiche relative alla dotazione totale di depositi delle società petrolifere verticalmente integrate attive nel settore di distribuzione in rete di carburanti per autotrazione a fine 1995. Nella definizione delle varie tipologie di deposito si seguiranno le linee evidenziate nello schema riportato al precedente paragrafo¹⁸.

¹⁶ Come esempio del primo tipo di operatori si possono citare i casi delle società Pyros (Marghera), Di Properzio (Pescara), Libarna (Arquata Scrivia), Maxcom (Roma); mentre, per quanto riguarda i secondi, si possono citare i casi delle società Italtroli e So.De.Co. (Civitavecchia), Meridionale Petroli (Vibo Valentia e Crotone), Costieri D'Alesio (Livorno), Gaffoil (Caserta), Fox Petroli (Pesaro, Assisi e Rimini).

¹⁷ Non sono state, invece, considerate parte della dotazione logistica di ogni società quelle basi sulle quali vengono effettuate operazioni di permuta (o di semplice acquisto o vendita) di prodotti senza che intervenga alcuna modifica (proprietaria o contrattuale) della titolarità giuridica dell'infrastruttura stessa.

¹⁸ Per deposito primario si intende, quindi, un deposito fiscale, sia esso costiero od interno (se collegato via oleodotto alla costa od ad una raffineria interna), nel quale il prodotto stoccato deve ancora assolvere gli obblighi fiscali prima di essere libero per la commercializzazione all'interno del territorio nazionale; mentre, per deposito secondario si intende un deposito libero/commerciale che accoglie esclusivamente prodotto nazionale pronto per la commercializzazione.

Tabella 1*SITUAZIONE DEI DEPOSITI A FINE 1995*

	Agip P.	IP	Esso	Kuwait	Erg	Tamoil	Fina	Shell	Api
Depositi totali	39	11	16	6	12	11	5	5	4
di cui:									
di proprietà	23	5	13	3	9	1	1	5	4
di terzi	16	6	3	3	3	10	4		
Tipologia									
<i>Primari</i>	28	6	10	4	4	7	2	3	4
di cui									
costieri	22	4	7	4	1	1	2	2	3
interni	6	2	3		3	6		1	1
<i>Secondari</i>	14	5	6	3	8	4	3	2	

Fonte: elaborazione su dati forniti dalle società.

La posizione detenuta dalle società Agip Petroli ed Ip¹⁹ risulta preminente, tenuto conto sia del numero assoluto di depositi di proprietà o in cui si esercitano diritti in base a qualche forma contrattuale (50), sia della tipologia di depositi: primari (34) e secondari (19).

La società Esso, con una dotazione di depositi largamente inferiore a quella detenuta globalmente dal «settore Agip», sembra l'unica, tra le altre società, a mostrare una struttura logistica di un certo rilievo, soprattutto in considerazione del numero di depositi primari detenuti (10). All'interno di questo aggregato appare rilevante il numero di basi costiere (7), in grado di consentire una discreta copertura del territorio nazionale. Le altre società dispongono tutte di una dotazione logistica sicuramente incompleta ed insufficiente a consentire un rifornimento autonomo, adeguato alle rispettive reti di distribuzione di prodotti per autotrazione sparse capillarmente sul territorio.

2.3.1 Le principali basi logistiche

La tabella 2 offre una serie di informazioni relative all'insieme delle principali basi logistiche primarie dislocate sul territorio nazionale. Tali basi si riferiscono a depositi fiscali di tipo sia costiero sia interno²⁰.

Il «settore Agip» è presente in 26 delle 36 principali basi primarie individuate; la società Esso in 12 basi; le società Erg e Kuwait Petroleum in 5 basi; la società Tamoil in 4 basi; le società Shell ed Api in 3 basi ciascuna ed, infine, la società Fina in 2 basi. Le 26 basi logistiche primarie in cui sono presenti infrastrutture del «settore Agip» sono uniformemente distribuite sul territorio nazionale.

La penultima colonna della tabella 2 contiene l'indicazione delle province che costituiscono gli *hinterland* delle varie basi logistiche. Tenuto conto degli

¹⁹ In base a quanto dichiarato dai rappresentanti della società Ip in occasione dell'audizione del 23 maggio 1996, esiste un pieno coordinamento tra le dotazioni infrastrutturali delle società Agip Petroli e Ip, che permette di riferirle congiuntamente a ciò che, in quegli stessi ambienti aziendali, viene definito come «settore Agip».

²⁰ Nella tabella 1 si evince che il settore Agip controlla, a vario titolo, 34 basi primarie, mentre nella tavola 2 sempre il settore Agip è presente in 26 delle 36 basi primaria ritenute principali. La parziale congruità dei dati contenuti nella tabella 2 con quelli della tabella 1 deriva dal fatto che essa riporta esclusivamente le più importanti basi logistiche primarie dislocate sul territorio.

ambiti di sovrapposizione esistenti tra i vari *hinterland*, è possibile affermare che il «settore Agip» è presente in maniera estremamente ramificata su tutto il territorio nazionale. Le uniche eccezioni sono rappresentate dall'area più prossima alla raffineria Api di Falconara (ancorché Agip Petroli ed Ip dispongano di infrastrutture proprie limitrofe sia a nord, Ravenna, che a sud, Pesaro); dall'area prossima alla base di Augusta in provincia di Siracusa (sebbene Agip Petroli sia presente in due basi limitrofe, Priolo, tramite la partecipazione Isab, e Gela); e dall'*hinterland* della base di Visco (GO).

Tutta la parte interna dell'Italia settentrionale (pianura padana, zona prealpina ed alpina) è adeguatamente coperta dal sistema logistico primario Agip grazie ai tre grandi depositi fiscali di proprietà, con capacità largamente superiore ai 100.000 mc, di Fiorenzuola (PC), Rho-Pregnana (MI) e Volpiano (TO), nonché alla dotazione logistica collegata con la raffineria posseduta a Sannazzaro (PV).

La società Esso si conferma l'unica compagnia petrolifera che mostra una dotazione infrastrutturale nella logistica primaria ripartita in modo tale da consentirle di operare nel settore della distribuzione in rete con un certo grado di autonomia su larghe parti del territorio nazionale. L'area Nord-Ovest (Liguria, Toscana, Piemonte, Lombardia e Val d'Aosta) è adeguatamente assicurata dalle basi localizzate a Vado Ligure (SP), Genova, Chivasso (TO), Arluno (AL), Treate (NO). L'area Nord-Est (Veneto, Friuli, Trentino, Emilia Romagna), sebbene in misura minore, è coperta dalle basi situate a Venezia-Marghera e Ravenna. La fascia tirrenica (Lazio e Campania) è servita attraverso le basi di Civitavecchia e Napoli; anche in Calabria (Vibo Valentia) e nelle due Isole (Augusta e Porto Torres) è disponibile una adeguata capacità di stoccaggio della società Esso. Resta scoperta tutta la fascia adriatica dalle Marche alla Puglia, al cui interno, l'attività di rifornimento della rete Esso avviene tramite contratti di permuta di prodotto.

Tutte le altre società verticalmente integrate detengono infrastrutture logistiche primarie che appaiono assolutamente insufficienti a rifornire di prodotto una rete diffusa su tutto il territorio nazionale. Alcune di queste società sono in grado di operare sul territorio nazionale solo grazie al fatto di possedere una posizione di relativa forza su di un'unica base, in cui effettuano i contratti di permuta con le altre società petrolifere al fine di ottenere forniture di prodotti sul resto del territorio nazionale, in modo tale da operare anche nelle zone in cui manchi una propria capacità di stoccaggio²¹.

È di tutta evidenza, in conclusione, la presenza di una forte asimmetria nella dotazione logistica primaria delle varie società verticalmente integrate nelle fasi a monte (raffinazione) ed a valle (distribuzione)²². Le società appartenenti al «settore Agip» registrano, infatti, una posizione preminente rispetto a tutte le altre società, con riferimento sia al numero delle più importanti basi primarie controllate, sia al

²¹ Esempi di questo tipo sono quelli relativi alla società Kuwait Petroleum, che detiene una posizione di forza nell'*hinterland* della base costiera di Napoli; alla società Api, che possiede capacità logistica primaria collegata alla propria raffineria di Falconara; alla società Fina, con la raffineria di Roma e le relative capacità di stoccaggio; alla società Tamoil, con le proprie infrastrutture di Cremona; alla società Shell, con la propria capacità di stoccaggio situata a Visco.

²² Riguardo, invece, alla dotazione di infrastrutture logistiche interne *secondarie* (depositi liberi o commerciali), è meno agevole fornire un quadro preciso delle diverse posizioni degli operatori coinvolti. I depositi commerciali (o nazionali) sono infatti molto numerosi ed in genere di piccole dimensioni (molto spesso con capacità ben inferiore ai 10.000 mc); è probabile, quindi, che l'insieme dei depositi secondari menzionati nella tabella 1 risulti largamente sottostimato in quanto non considera la presenza di numerosi piccoli depositi posseduti da operatori indipendenti. A determinare l'insieme dei depositi secondari di cui si ha notizia concorrono, inoltre (sebbene non siano elencati nella tabella 1), i depositi secondari delle società di retisti indipendenti attivi nella distribuzione in rete di prodotti per autotrazione ed associati nel Consorzio Grandi Reti. Si tratta di 20 società, prevalentemente operanti nell'Italia settentrionale e lungo la fascia adriatica, che dispongono di 22 depositi, tutti di piccola dimensione, che non hanno natura fiscale. La dotazione logistica delle società di distribuzione partecipanti al Consorzio le rende, pertanto, dipendenti dalle società petrolifere sotto il profilo della fornitura di carburanti.

grado di copertura del territorio nazionale assicurato dalle stesse basi. Anche limitando l'analisi ai depositi secondari la posizione del «settore Agip» è largamente prevalente rispetto a quella di tutte le altre società.

Tabella 2**BASI LOGISTICHE PRIMARIE(COSTIERE ED INTERNE)**

Base logistica	Provincia	Tipologia	Hinterland	Società presenti
Vado L.	SV	costiero	AL, CN, GE, IM, SV, SP	AGIP, IP, ESSO, ERG
Genova	GE	costiero	GE, AL, AO, AT, CN, PV	AGIP (a), IP, ESSO, ERG(a), KUWAIT(b), FINA(a), SHELL(b)
La Spezia	SP	costiero	SP, MS, PR	AGIP
Volpiano	TO	interno	TO, CN, VC, AT, AO	AGIP
Chivasso	TO	interno	TO	ESSO
Arluno	AL	interno	BL, TO, VC, NO	ESSO
Trecate	NO	interno	AL, AO, AT, CO, MI, CN, NO, PV, VC, TO	ESSO, ERG, TAMOIL
Sannazzaro	PV	interno	AL, PV, AT, NO, GE, PC, VC, MI	AGIP
Lachiarella	MI	interno	MI, PV, SO	SHELL, KUWAIT (b), TAMOIL(c)
Rho	MI	interno	AT, NO, VC, BG, BS, CO, CR, MI, SO, VA, TN	AGIP
Fiorenzuola	PC	interno	MN, PR, RE, BS, CR, MO, PC, TN, VR, BO, FE, PV	AGIP
Cremona	CR	interno	CR, BS, BG, PC, PR, RE	TAMOIL
Visco	GO	interno	GO, TS	SHELL (d)
Trieste	TS	costiero	TS, GO, UD	AGIP, SHELL(c)
Venezia	VE	costiero	BL, BZ, FE, PD, PN, RO, TN, TV, UD, VE, VI, VR	AGIP, IP, ESSO, API, KUWAIT
Ravenna	RA	costiero	RA, FE, BO, MO, PS, AN	AGIP, ESSO
Falconara	AN	costiero	AN, MC, PS, TE, PE, AQ	API
Pesaro	PS	costiero	PS, FO, FI, AR	AGIP
Calenzano	FI	interno	FI	AGIP
Livorno	LI	costiero	LI, AR, PI, FI, LU, PO, PT, SI	AGIP, TAMOIL, KUWAIT
Civitavecchia	RM	costiero	GR, RM, VT	AGIP, ESSO
Ortona	CH	costiero	CH, CB, FG, PE	AGIP
Roma	RM	costiero	RM, VT, AQ, TR, PG, RI, LT, FR	FINA (e), ERG (e), SHELL (e), KUWAIT(e)
Roma	RM	interno	RM, VT, AQ, TR, PG, RI, LT, FR	AGIP
Gaeta	LT	costiero	LT, FR, CE, IS	AGIP
Napoli	NA	costiero	NA, AQ, AV, BN, CB, CE, FG, FR, IS, LT, PZ, SA	IP, ESSO, KUWAIT
Barletta	BA	costiero	BA, FG	API
Taranto	TA	costiero	TA, BA, LE, BR, CZ, CS, PZ, MT	AGIP, IP,
Vibo Valentia	VV	costiero	VV, CZ, CS, KR, RC	AGIP, ESSO
Milazzo	ME	costiero	ME	AGIP
Augusta	SR	costiero	RG, AG, SR, EN, CT, CL	ESSO
Priolo	SR	costiero	RG, AG, SR, EN, CT, CL	AGIP (f), ERG
Gela	CL	costiero	RG, AG, SR, EN, CT, CL	AGIP
Mazara del Vallo	TP	costiero	TP	AGIP
Palermo	PA	costiero	PA	AGIP
Cagliari	CA	costiero	CA	AGIP
Porto Torres	SS	costiero	NU, OR, SS	AGIP, ESSO

(a) attraverso il sistema COLISA partecipato da Agip ed Erg.

(b) attraverso i depositi della società Continentale, controllata dalla Shell e di cui Kuwait detiene il 25%.

(c) attraverso i depositi della società Continentale, controllata dalla Shell.

(d) attraverso i depositi della Silone, joint venture paritetica tra Shell ed Edison.

(e) attraverso il deposito comune della raffineria di Roma.

(f) tramite la partecipazione di Agip Petroli in Isab.

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero della Marina Mercantile, Assocostieri e dati forniti dalle società petrolifere.

2.3.2 Capacità di stoccaggio e quantità movimentate

Nel 1995 sono state consumate in Italia 34 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi per autotrazione, oltre la metà dei quali proveniente dai depositi appartenenti al «settore Agip».

La tabella 3 [*omissis*] riporta in dettaglio i dati sulle capacità di stoccaggio e sulle quantità movimentate per singolo prodotto per autotrazione (benzine e gasolio) per tutte le società petrolifere presenti nella rete di distribuzione di carburante. Valori bassi del tasso di utilizzo indicano un uso inefficiente delle infrastrutture logistiche detenute ed, in particolare, segnalano la presenza di un eccesso di capacità di stoccaggio rispetto agli effetti impieghi dei depositi.

La notevole capacità di stoccaggio detenuta dalla società Kuwait, al netto di quella derivante da accordi contrattuali con soggetti terzi, deriva interamente dalla trasformazione in depositi di prodotti finiti del parco serbatoi della ex raffineria di Napoli (avvenuta nel 1993).

La capacità estremamente ridotta di Fina è dovuta al fatto che essa ha indicato la propria disponibilità di stoccaggio con esclusivo riferimento al 25% del deposito comune della Raffineria di Roma. Il livello estremamente elevato del tasso di utilizzo di tale capacità indica, come si è già ricordato, che il deposito di Roma funge da base di permuta per molte società che non dispongono di propria capacità logistica nella zona. Anche Shell, tramite le società controllate Continentale S.p.A. e Silone S.p.A., detiene una notevole capacità di stoccaggio rispetto alle altre società (escluso il «settore Agip»).

La capacità logistica del «settore Agip» è, come minimo, oltre 12 volte superiore a quella della società che presenta la seconda, migliore dotazione di depositi. Tutte le società denotano, con diversa intensità, maggiori capacità di stoccaggio dedicate al gasolio, in considerazione dell'utilizzo contestuale di tali infrastrutture logistiche per la distribuzione sia in rete sia in extra-rete.

I tassi di utilizzo della capacità di stoccaggio installata sono minori nel caso del «settore Agip». Il valore globale del tasso di utilizzo per il «settore Agip» è, infatti, pari a [*omissis*] contro valori compresi fra [*omissis*].

Significativo è anche il fatto che il «settore Agip» utilizzi meno di tutte le altre società i propri depositi, nonostante funga da loro contraente nei rapporti di permuta di prodotto; non abbia effettuato alcun investimento in nuove infrastrutture logistiche nel periodo 1991/1995; abbia smantellato il 30% della propria capacità di stoccaggio nel periodo 1985/1993.

Dall'esame dei dati si evince che i tassi di utilizzo relativi alle benzine (con e senza piombo) sono invariabilmente più alti di quelli relativi al gasolio per tutte le società. Nel caso di alcune società petrolifere, si possono riscontrare differenziali particolarmente elevati tra i tassi di utilizzo delle benzine e del gasolio.

L'analisi conferma, in definitiva, l'esistenza di un sistema logistico largamente dominato dal «settore Agip», connotato da un eccesso di capacità di stoccaggio maggiore rispetto a quella di tutte le altre società, con riferimento sia alle benzine sia al gasolio. Questa capacità di riserva consente al «settore Agip» di

svolgere un ruolo preminente nella fase della logistica e, sebbene indirettamente, in quello della distribuzione in rete.

2.4 I contratti di permuta di prodotti finiti

La posizione di assoluta preminenza delle «sette Agip» nel comparto della logistica impone a tutte le altre società petrolifere di dipendere, con intensità diverse, dalle sue infrastrutture per soddisfare le necessità di approvvigionamento di larga parte delle proprie reti di distribuzione che, sebbene in misura differente, si estendono su tutto il territorio nazionale²³.

La conseguenza di questa posizione di dipendenza delle società petrolifere dal sistema logistico Agip è la diffusione di un sistematico e generalizzato ricorso a contratti di permuta di prodotto.

I contratti di permuta sono tecnicamente operazioni bilaterali²⁴ di scambio di pari quantità di prodotti petroliferi, con cui le parti coinvolte rendono disponibile prodotto su determinate basi, ritirandone eguali quantità su altre²⁵. La finalità di tali operazioni è, per le società petrolifere, quella di poter disporre di prodotti all'interno di aree ove non si possiedono infrastrutture logistiche di stoccaggio capaci di rifornire adeguatamente la propria rete di distribuzione di carburanti per autotrazione situata nella zona.

Le società petrolifere ricorrono in maniera massiccia allo strumento delle permuta di prodotti finiti. La giustificazione per tale ricorso è sicuramente da rinvenire nella particolare struttura del sistema delle infrastrutture logistiche di deposito, che si caratterizza per la presenza di un unico grande operatore integrato (il «sette Agip») potenzialmente in grado di servire in maniera indipendente, a parte alcune limitate aree del territorio, la propria rete di distribuzione, e tutte le altre società che, con varia intensità, dipendono largamente dal «sette Agip» per il rifornimento di ampi segmenti delle proprie reti.

Una prima misura della diffusione dell'utilizzo dei contratti di permuta è data dall'osservazione delle relazioni di natura contrattuale attualmente esistenti tra le nove società petrolifere verticalmente integrate attive nella distribuzione in rete di carburanti per autotrazione (tabella 4). Dall'esame della tabella si nota come tutte le società intrattengono tra loro rapporti di permuta²⁶.

Formalmente, i contratti di permuta sottoscritti dalle società presentano tutti contenuti molto simili e possono essere costituiti o da un unico documento o da due documenti: (1) Condizioni Generali, valide per tutti; (2) Condizioni Particolari, relative ai contratti sottoscritti con le singole società.

²³ Il ruolo del «sette Agip» nell'approvvigionamento di prodotti finiti delle altre società petrolifere era già stato evidenziato nel rapporto che la società di consulenza inglese Oil Price Assessments Ltd aveva predisposto nel 1993 per la Commissione CE sul settore petrolifero europeo. Vi si legge, infatti, che: «*the only main supplier with comprehensive national coverage of storage depots and a strategic series of pipeline is Agip Petroli and its associated companies [...]. The extensive use of product exchanges among companies to ensure economic product supplies in areas outside a particular operator's "natural" hinterland, means effectively that all private companies depend upon the State companies for logistics. This factor is viewed by many companies as of greater concern than the dominant market share of the (at present) State companies* » (Oil Price Assessment Ltd, *Description of the Structure and Evolution of the Oil Products Distribution Sector in EC Member Countries*, May 1993, p. 160).

²⁴ Dalla documentazione consegnata dalle società petrolifere è possibile risalire solo ad un paio di casi, in tutto il periodo 1991-1996, di permuta triangolari, in cui il prodotto viene ritirato da una società per conto terzi.

²⁵ Le operazioni di permuta effettuate interessano tutti i prodotti derivati dalla raffinazione del petrolio greggio.

²⁶ Sotto la voce altri compaiono sia operatori indipendenti nella raffinazione (IES, Arcola), sia operatori attivi prevalentemente nella distribuzione extra-rete di prodotti petroliferi (Maxcom, Elf Italiana, ecc.).

Tabella 4*Contratti di permuta attualmente in vigore*

	Agip	Ip	Esso	Erg	Kuwait	Fina	Api	Shell	Tamoil
Agip		X	X	X	X	X	X	X	X
Ip	X		X		X	X	X	X	X
Esso	X	X		X	X	X	X	X	X
Erg	X		X		X	X	X	X	X
Kuwait	X	X	X	X		X	X	X	X
Fina	X	X	X	X	X		X	X	X
Api	X	X	X	X	X	X		X	X
Shell	X	X	X	X	X	X	X		X
Tamoil	X	X	X	X	X	X	X	X	
Altri	X	X	X	X	X		X	X	X

Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle società

L'omogeneità dei contratti di permuta è facilitata dalla presenza di un testo denominato «*Condizioni standard per la permuta di prodotti petroliferi*»²⁷ approvato in seno all'Unione Petrolifera che contiene le linee guida seguite da tutti gli aderenti nei loro reciproci rapporti di permuta²⁸.

Nelle condizioni standard dell'Unione Petrolifera non compare il capitolo relativo al processo di formazione dei prezzi dei prodotti scambiati in permuta. Tale capitolo è, comunque, presente in tutti i contratti sottoscritti dalle singole società. Tuttavia, l'esame dei vari contratti indica una assoluta identità nei criteri di formazione dei prezzi delle quantità permutate.

Tra le disposizioni contenute all'interno dei contratti, quelle di maggiore rilevanza ai fini dell'analisi che si sta svolgendo sono relative alla *durata* del contratto; alle *quantità* ed alla *qualità* dei prodotti scambiati; ai *prezzi* ai quali vengono cedute le quantità scambiate; ed, infine, alla *programmazione* delle quantità da utilizzare in conto permuta. Di seguito, questi elementi vengono richiamati singolarmente.

Durata: i contratti di permuta relativi all'anno 1996 di cui si è avuta visione hanno tutti durata semestrale (1 gennaio-30 giugno) rinnovabile in forma espressa entro un mese dalla scadenza contrattuale.

Quantità: le quantità oggetto del contratto vengono indicate insieme alle località su cui le parti si impegnano a consegnare e ricevere prodotto ed alla specifica della modalità (autobotte, oleodotto, nave cisterna) con cui la consegna viene effettuata. Rispetto alle quantità pattuite, nel corso del semestre di vigenza del contratto sono tollerati scostamenti all'interno di soglie predeterminate, nella quasi totalità dei casi analizzati non superiori al +/- 10% (cosiddetti sbilanci operativi).

²⁷ Documento dell'Unione Petrolifera del 7 dicembre 1994 allegato nella documentazione relativa alla comunicazione dell'intesa tra Agip Petroli e Kuwait nella raffinazione e nella logistica (proc. I/191).

²⁸ I titoli che compongono queste condizioni standard sono: oggetto, durata e finalità dei contratti; quantità e località di consegna; programmazione dei quantitativi; qualità dei prodotti; modalità di consegna; passaggio di proprietà; consegne e riconoscimenti quantità; responsabilità per consegna di prodotti in cauzione e cali di trasporto; forza maggiore e caso fortuito; prodotti immessi sul mercato interno; documentazione fiscale e commerciale; fatturazioni; regolamentazione cariche via terra; regolamentazione cariche via mare; ritiri e consegne dedicate ai bunkeraggi; allegati.

Qualità: nel caso in cui si proceda allo scambio di prodotto di differente qualità, le transazioni devono essere accompagnate da pagamenti relativi ai differenziali tra i valori dei prodotti scambiati. Ad esempio, nel caso in cui si scambi benzina super con benzolo 1,8% volume max contro benzina super benzolo 3% volume max, la società che riceve il primo prodotto in cambio del secondo dovrà compensare il maggior valore di mercato del bene che ritira sulla base di differenziali (espressi in lire/mc o lire/tonn) contrattualmente stabiliti tra le parti²⁹.

Prezzo: i prezzi dei singoli prodotti oggetto di permuta sono determinati, al netto di accisa e di Iva, dalla somma di una serie di elementi: (1) quotazioni internazionali di riferimento prevalenti sul *cargo market*; (2) oneri di caricazione ed altri oneri legati agli aspetti amministrativi del rapporto di permuta; (3) differenziali di qualità tra i prodotti; (4) costi di riposizionamento del prodotto³⁰.

*Programmazione*³¹: la parte dei contratti di permuta analizzati relativi alla programmazione delle quantità è sicuramente la più interessante nell'ottica di una valutazione concorrenziale di questo tipo di accordi tra imprese concorrenti. Il primo aspetto rilevante riguarda l'attività di programmazione mensile delle quantità ritirate/consegnate. All'interno dei limiti stabiliti per l'intero periodo di vigenza del contratto, infatti, le parti si impegnano a «*concordare*» i programmi per il mese successivo entro il giorno 20 del mese precedente (qualche contratto afferma più genericamente «*entro il quart'ultimo giorno lavorativo del mese precedente*»).

La verifica *ex post* tra quanto viene concordato tra le parti in via preventiva e quanto viene poi effettivamente ritirato nel corso del mese è garantita dalla clausola (contenuta in tutti i contratti visionati) in base alla quale: «*le parti sono tenute a fornirsi reciprocamente il dettaglio delle proprie consegne e ciascuna dovrà verificare le indicazioni della Controparte relativamente ai propri ritiri, segnalando in dettaglio eventuali discordanze*». L'attività di scambio di informazioni tra le parti prevede, inoltre, che in occasione della negoziazione del programma di ritiri/consegne relative al mese successivo, le società contraenti si comunichino l'entità dello sbilancio progressivo ritiro/consegne fino alla fine del mese precedente e dello sbilancio ritiri/consegne stimato in base all'impegno stabilito per il mese in corso.

Eventuali sbilanci del quantitativo mensile programmato (in più od in meno) rientranti all'interno di una determinata soglia (generalmente 10%) sono considerati dalle parti *operativi*, e verranno riassorbiti all'interno dei programmi mensili successivi. Gli sbilanci di importo superiore, invece, «*formeranno oggetto di*

²⁹ Questi aspetti relativi alle diverse qualità dei prodotti hanno assunto una rilevanza maggiore da quando il «settore Agip» ha iniziato a distribuire dal giugno 1996 sull'intero territorio nazionale benzina senza piombo con contenuto di benzene inferiore all'1%. L'effetto di questa immissione sul mercato dei carburanti di questo nuovo tipo di benzina senza piombo è stato che Agip Petroli ed Ip, nei loro contratti di permuta con controparti non in grado di offrire in permuta prodotti di medesima qualità, applicano i differenziali di qualità sopra descritti anche in caso di scambio di pari quantità di benzina senza piombo.

³⁰ Questa voce si riferisce agli oneri sopportati dal permutante per consentire il passaggio del prodotto sino al deposito su cui viene ritirato dalla controparte. Essa sarà, pertanto, tanto più grande, quanto maggiore è l'incidenza dei costi di trasporto e di logistica primaria relativi ad una data base. A titolo di esempio si assuma il caso di una base rifornibile esclusivamente via mare mediante navi di piccola dimensione per la bassa profondità del fondale del porto. Questo limite tende ad incrementare il costo logistico connesso al riposizionamento del prodotto su tale base. L'effettivo corrispettivo del differenziale geografico sarà pari, quindi, alla differenza tra i maggiori costi di riposizionamento e quelli dovuti per la consegna di prodotto sull'altra base interessata dalla permuta. Nel caso in cui si consegna prodotto su una base contraddistinta da un costo logistico primario più basso, tale differenza sarà positiva ed indicherà in termini monetari il reale costo della permuta, al netto delle componenti fiscali e degli altri parametri di riferimento statuiti contrattualmente.

³¹ Le citazioni in corsivo che compaiono nel paragrafo sono tratte sia dalle «*Condizioni Standard per la Permuta di prodotti Petroliiferi*» dell'Unione Petroliifera, sia dai singoli contratti di permuta attualmente in vigore tra le società di cui si è presa visione.

esame congiunto tra le parti per accertarne la causa e concordarne la sistemazione»³².

In genere la compensazione di questo tipo di sbilanci superiori alla soglia prestabilita può avvenire o attraverso maggiori/minori ritiri/consegne entro il terzo mese da quello di formazione dello sbilancio; oppure, attraverso il passaggio (totale o parziale) dello sbilancio dal conto permuta ad un conto acquisto/vendita. In ogni caso, il ricorso alla vendita od all'acquisto delle quantità che formano gli sbilanci non operativi nel conto/permuta risulta vincolato dal fatto che *«i volumi oggetto di vendita od acquisto non dovranno globalmente superare il 5% di quelli contrattuali pattuiti in permuta per ciascun prodotto»*.

L'importanza attribuita al rispetto dell'equilibrio degli scambi programmati è confermata dalle Condizioni Generali del contratto di permuta, in cui è previsto il diritto di risolvere il contratto e di richiedere i danni derivanti dalla mancata attuazione dell'accordo da parte della società (definita *adempiente* in questo contesto) che abbia subito ripetuti ed identificati sbilanci superiori al 10%, dovuti *«a colpa della controparte»*.

2.5 Analisi quantitativa del sistema delle permutate di prodotti finiti

L'incidenza delle permutate di prodotti destinati alla rete, sul totale delle quantità vendute da ciascuna società, non è omogenea ma varia da un minimo del 17% ad un massimo del 76% (tabella 5 [*omissis*]). In media, nel 1995, circa il 50% delle quantità di carburanti erogate in totale dalle nove società petrolifere è derivato da permutate di prodotti. La notevole sperequazione tra i livelli di permutate sull'erogato esistente tra Agip Petroli ed Ip e tutte le altre società discende dalla diversa posizione detenuta dal «settore Agip» nei comparti della raffinazione e della logistica rispetto a tutti gli altri concorrenti. Il controllo di circa la metà della capacità di raffinazione installata e di una parte prevalente del sistema dei depositi primari italiani consente, infatti, al «settore Agip» di rifornire autonomamente larga parte delle proprie reti di carburanti, ricorrendo in minima parte alle permutate³³.

Da un esame congiunto dei depositi (e dei relativi *hinterland*), di cui Agip Petroli ed Ip dispongono, emerge che le uniche aree in cui tali società risultano scoperte sono quelle localizzate vicino alle basi di carico di Falconara (AN), Augusta (SR) e Visco (UD). La tabella 6 consente di individuare le provincie in cui il rifornimento della rete del «settore Agip» può avvenire convenientemente tramite ritiri in conto permuta, in quanto rifornibili solo da una delle tre basi di carico dove non è presente Agip: Gorizia e Trieste (parzialmente), Ancona, Macerata e Siracusa.

³² La società Agip Petroli sino alla fine del 1995 ha sottoscritto contratti di permuta contenenti, nella parte relativa alla programmazione delle quantità ritirate e consegnate, tutti gli elementi sulla gestione degli sbilanci prima delineati, compresa la clausola che prevede il diritto in capo alla parte adempiente di risolvere il contratto in caso di ripetuti sbilanci superiori al 10% dovuti a «colpa» dell'altra parte. A partire dal 1996, Agip Petroli ha modificato il titolo relativo alla programmazione, eliminando tutte quelle parti relative alla gestione sbilanci ed alla possibilità di risoluzione del contratto per inadempimento della controparte e mantenendo esclusivamente quelle parti relative al coordinamento dei programmi mensili di ritiro/consegna ed alla fornitura reciproca dei dettagli relativi ai ritiri ed alle consegne.

³³ Come si è già accennato è molto difficile, soprattutto per una serie di motivi di ordine amministrativo ed ambientale, incrementare il numero dei depositi di prodotti petroliferi esistenti. In presenza di questo vincolo, le società che dipendono significativamente dal «settore Agip» per l'approvvigionamento della propria rete potrebbero accrescere la loro dotazione logistica esclusivamente tramite l'acquisto da terzi di depositi esistenti.

Ove si considerasse lo strumento delle permutate unicamente quale strumento per superare le diseconomie legate alle asimmetrie spaziali fra la localizzazione delle infrastrutture logistiche e quella della rete distributiva, Agip Petroli ed Ip dovrebbero, pertanto, effettuare contratti di permuta esclusivamente con quelle società in grado di riposizionare il prodotto sulle tre basi citate dove risultano scoperte. È un fatto, invece, che Agip Petroli ed Ip intrattengono rapporti di permuta con tutte le altre società e, di conseguenza, si fanno consegnare prodotto su basi i cui *hinterland* sono già coperti da depositi legati al «settore Agip».

Nel periodo 1991-primo trimestre 1996 le permutate con il «settore Agip» rappresentano per molte società la quota maggioritaria del totale delle permutate effettuate; per alcune società quasi la metà; per altre una quota compresa tra il 20% ed il 30% del totale (tabella 7 [omissis]).

La tabella 8 [omissis] indica come il sistema logistico del «settore Agip» sia indispensabile al funzionamento della rete di distribuzione di tutte le altre società. In particolare le basi di [omissis] vengono utilizzate da quasi tutte le società per rifornire le proprie reti di distribuzione nei relativi *hinterland*.

La tabella 9 [omissis] evidenzia i concorrenti di Agip Petroli ed Ip che, in alcune delle basi prima evidenziate, dipendono integralmente dalle quantità ritirate in permuta dal «settore Agip» per il rifornimento della propria rete.

Dal confronto tra il numero delle basi di ritiro e di consegna di prodotti in permuta (tabella 10) [omissis] si desume che Agip Petroli è l'unica società che, nel corso del 1995, ha consegnato prodotti in un numero di basi superiore (quasi doppio) rispetto a quelle in cui li ha ritirati. Tutte le altre società hanno ritirato prodotti in un numero di basi (in alcuni casi assai) superiore a quello in cui li hanno consegnati. Questo disallineamento è reso possibile dal fatto che, nonostante i contratti di permuta prevedano la coincidenza tra quantità ritirate e consegnate (al netto dei possibili sbilanci), i rapporti di compensazione possono avvenire su aggregati logistici differenti.

La tabella 11 [omissis] illustra, infine, informazioni sintetiche relative al peso percentuale delle quantità ritirate in permuta sul totale delle quantità erogate da ciascuna società all'interno dell'*hinterland* della base di carico. In numerosi casi le società petrolifere utilizzano le quantità ritirate in permuta per approvvigionare interamente le proprie reti di distribuzione, situate all'interno dell'*hinterland* delle basi di ritiro.

Tabella 6*Attribuzione delle basi di carico utilizzate dal «settore Agip» per provincia*

Prov.	Base	Prov.	Base	Prov.	Base	Prov.	Base
AG	Gela	CN	Vado Ligure, Volpiano	ME	Augusta, Milazzo	RA	Ravenna
AL	Sannazzaro	CO	Pregnana	MI	Pregnana	RC	Vibo
AN	Falconara	CR	Fiorenzuola, Pagnana	MN	Sannazaro	RE	Fiorenzuola
AO	Volpiano	CS	Taranto, Vibo	MO	Fiorenzuola, Ravenna	RG	Gela
AP	Falconara, Ortona	CT	Augusta, Gela, Milazzo	MS	Livorno	RI	Roma
AQ	Napoli, Ortona, Roma	CZ	Vibo	MT	Taranto	RM	Civitavecchia, Roma
AR	Calenzano	EN	Gela	NA	Napoli	RO	Marghera, Ravenna
AT	Sannazzaro, Volpiano	FE	Fiorenzuola, Ravenna	NO	Pregnana, Sannazzaro	SA	Salerno
AV	Napoli	FG	Ortona, Taranto	NU	Cagliari, Porto torres	SI	Calenzano
BA	Taranto	FI	Calenzano	OR	Cagliari	SO	Pregnana
BG	Pregnana	FO	Ravenna	PA	Palermo	SP	Livorno
BL	Marghera	FR	Gaeta, Napoli, Roma	PC	Fiorenzuola	SR	Augusta
BN	Napoli	GE	Genova, Sannazzaro, Vado ligure	PD	Marghera	SS	Porto Torres
BO	Fiorenzuola, Ravenna	GO	Visco	PE	Ortona	SV	Vado Ligure
BR	Taranto	GR	Civitavecchia, Livorno	PG	Falconara, Roma	TA	Taranto
BS	Fiorenzuola, Pagnana	IM	Vado Ligure	PI	Calenzano, Falconara. Livorno	TE	Ortona
BZ	Bolzano	IS	Napoli	PN	Marghera	TN	Fiorenzuola, Marghera
CA	Cagliari	LE	Taranto	PR	Fiorenzuola	TO	Volpiano
CB	Ortona	LI	Livorno	PS	Ravenna	TP	Palermo
CE	Napoli	LT	Gaeta, Roma	PT	Falconara, Livorno	TR	Roma
CH	Ortona	LU	Livorno	PV	Sannazzaro	TS	Visco
CL	Gela	MC	Falconara	PZ	Taranto	TV	Marghera

Fonte: elaborazioni su documentazione presentata dalla società Ip.

Il sistema delle permutate è caratterizzato, quindi, dalla presenza di un operatore integrato (il «settore Agip»), che è possibile definire *universale*, in virtù della sua capacità di rifornire con permutate di prodotti finiti i concorrenti praticamente su tutto il territorio nazionale. Le altre società, che si potrebbero definire *specialiste*, sono caratterizzate da uno, al massimo due, punti di forza (basi logistiche). Il sistema delle permutate, imperniato sul «settore Agip», dunque, assicura a tutte le società petrolifere la possibilità di mantenere costante la presenza della propria rete di distribuzione in ciascuna regione, anche nel caso in cui la sua consistenza sia marginale.

In questo contesto, la ricerca della minimizzazione dei costi di transazione, legati al processo di negoziazione delle quantità necessarie all'approvvigionamento di un determinato segmento della rete distributiva, rappresenta una possibile spiegazione della prevalenza di controparti uniche nei rapporti di permuta per ciascuna singola base di ritiro. La scelta razionale di una società posta nelle condizioni di rifornire un segmento della propria rete di distribuzione situato in un'area priva di propri depositi, dovrebbe essere fondata (a) sull'analisi delle alternative logistiche disponibili in un determinato *hinterland* (la sovrapposizione tra gli *hinterland* di numerose basi di ritiro determina la possibilità che vi sia una pluralità di opzioni per il rifornimento di una data area); (b) sulla comparazione tra i diversi costi di logistica primaria (passaggio delle merci al deposito) riferibili a ciascuna base disponibile; (c) sul confronto dei diversi costi di logistica secondaria (dal deposito ai punti vendita detenuti nella zona). Un simile schema valutativo dovrebbe portare a scegliere, tra le società presenti nella zona interessata quella in grado di offrire le permutate alle condizioni economiche più convenienti e, di conseguenza, a sottoscrivere un unico contratto di permuta, per il soddisfare il fabbisogno locale di prodotto.