

CONSIDERAZIONI PER “DOPO” LA TEMPESTA



Da più di cinquanta giorni si vive in un'atmosfera di “realità sospesa”: la già poco soddisfacente realtà del “prima” (stagnazione...

IN QUESTO NUMERO

I GESTORI: PER LE AUTOSTRAD E FINORA “NESSUN INTERVENTO”

Comunicazione a mezzo PEC Prot. 60/PEC/2020
Roma, 22 aprile 2020
Egr. Prof. Avv.
GIUSEPPE CONTE
Presidente Consiglio
Ministri Egr. On.le...

DUE CONTI VERI SUI PREZZI (E QUALCHE FIABA SUL PETROLIO SOTTO ZERO)

Grande risonanza ha avuto la chiusura “sotto zero” del 20 aprile sul mercato dei future del greggio WTI: un secco...

FIGISC ANISA NEWS 04/2020

SOMMARIO

› CONSIDERAZIONI PER “DOPO” LA TEMPESTA

27 Aprile 2020

› I GESTORI: PER LE AUTOSTRAD E FINORA “NESSUN INTERVENTO”

27 Aprile 2020

› DUE CONTI VERI SUI PREZZI (E QUALCHE FIABA SUL PETROLIO SOTTO ZERO)

27 Aprile 2020

› PANDEMIA E LOCKDOWN: PIL DEL PRIMO SEMESTRE A -15 %

27 Aprile 2020

› LOCKDOWN DI MARZO: CONSUMI A MENO 45 %, STIME AD APRILE MENO 65 %

27 Aprile 2020

CONSIDERAZIONI PER “DOPO” LA TEMPESTA

— 27 Aprile 2020



Da più di cinquanta giorni si vive in un’atmosfera di “*realtà sospesa*”: la già poco soddisfacente realtà del “*prima*” (stagnazione economica, indici di fiducia bassi) è stata oscurata dalla emergenza per far fronte alla quale tutto è stato giocato solo nel chiudere a chiave le persone e le imprese.

Una “*sospensione*” generale in cui non solo gli stili di vita, ma persino le più elementari libertà sono state sequestrate senza neppure troppo tatto normativo e senso anche solo formale del diritto.

Una “*bolla*” in cui ci si trova a “*dipendere*” dalle più o meno efficaci (tutte da verificare) misure di sostegno assunte dal governo in autonomia o con un riottoso *placet* ad intermittenza dell’Unione Europea (creando cospicui *deficit* che graveranno duramente negli anni a venire di uno Stato già oppresso da un debito pubblico ingombrante).

Un “*limbo*” in cui il blocco della produzione e dei servizi [attuato nella logica virtuosa di primo acchito del “*prima la vita*”, purtroppo in parte sconfessata dalle tante vite non salvate (ed un tanto significa quanto meno che sono stati commessi

troppi errori!)] sta uccidendo l’economia nazionale e riposizionando in condizioni assai più sfavorevoli il suo ruolo nel mercato globale, con grave pregiudizio, nel “*dopo*”, del futuro della catena del valore, di quello dell’occupazione (e non basta bloccare i licenziamenti perché si producano automaticamente valore ampliando la base produttiva), nonché delle prospettive delle giovani generazioni.

Ma mentre nel “*prima*”, sia pur tra mille difficoltà, si conoscevano grosso modo il campo di gioco ed approssimativamente le regole, nel “*dopo*” quasi tutto sarà una scoperta da fare solo avendo la ventura di viverci.

La fine, o – più propriamente viste le vischiosità burocratiche, le incertezze delle tante commissioni tecnico-scientifiche, i veti incrociati e le strumentalità della politica – l’ulteriore probabile stillicidio delle misure di allentamento del *lockdown* sarà solo l’inizio, dopo l’incubo della “*sospensione*” di cui sopra, della percezione della crisi vera che (qualunque cosa se ne vada dicendo a titolo consolatorio da parte di ottimisti responsabili di governo) ci accompagnerà per lungo tempo a venire.

E se queste sono considerazioni generali, diciamo così, di macroscenario, non è che si possa dire nulla di diverso se ci spostiamo nel microscenario del nostro settore, in cui le nubi all’orizzonte lasciano sicuramente presagire – prendiamo a prestito il titolo di un film del 2000 di W. Petersen – una sorta di “*perfect storm*”.

E per quanto riguarda la Categoria che diciamo di rappresentare, molte gestioni, già allo stremo prima della pandemia, saranno inevitabilmente cancellate dalla crisi (e ciò nonostante che in una quindicina di giorni sia stata attivata con i proprietari degli impianti/fornitori almeno una decina di accordi “*di emergenza*” consistenti in sostanza in una dilazione debitoria sulle forniture) perché semplicemente, causa il crollo verticale delle vendite, si è inaridito il rubinetto della liquidità necessaria all’acquisto dei carburanti, bloccando il ciclo minimo di qualsiasi attività commerciale.

Una Categoria che si trova talmente in balia di un comparto – quello della filiera distributiva dei carburanti – rimasto ingessato troppo a lungo nel limbo di mancate ristrutturazioni, esposto ormai da anni al vento dilagante di sempre più ampie frange di illegalità, contrassegnato da ancor più anni dall’abuso di posizioni dominanti, dall’abuso di dipendenza economica, da un mercato dei prezzi dei prodotti asimmetrico tra i circuiti rete ed extrarete, da non avere fiato per far fronte ad un nuovo così pesante colpo che ha, per esprimerci con semplicità, tolto di colpo il terreno (ossia le vendite, ossia tutto) da sotto i piedi del gestore.

L’attività del gestore (formalmente un’impresa in senso giuridico) non era già prima in alcun modo “*resiliente*” non solo alle tempeste del mercato, ma financo alle minime increspature.

Ciò perché i meccanismi – determinati dal regime contrattuale prevalente e “*canonizzato*” come unico per moltissimi anni – di determinazione del prezzo non stanno neppure in un’infinitesima parte in mano al gestore (dal prezzo di cessione da parte del fornitore a condizioni nettamente più gravose rispetto a quelle praticate ad operatori esterni ed indipendenti, a quello finale praticabile con tutte le sue arzigogolate declinazioni – prezzo massimo, *overprice* consentito prefissato, sanzionabilità dello sfioramento del prezzo massimo fino alla risoluzione del contratto -), sono sempre stati assolutamente rigidi e non consentono possibilità alcuna di assorbire dentro il così detto “*margin*”, in modo da poter almeno salvaguardare un minimo equilibrio economico, costi imprevisti e/o variazioni delle condizioni di esercizio derivanti da fattori ordinari del mercato (quali la concorrenza, le variazioni marginali di erogato), o da più normali variazioni di costi gestionali derivanti da aumenti tariffari, nuovi obblighi normativi: insomma una situazione di blocco assoluto che non ha niente a che fare con un mercato “*normale*”.

Questo è il regime ordinario in questo comparto, ben prima della tempesta COVID-19. E se non c’è resilienza neppure a venti moderati, ci si può figurare che succede nell’infuriare della tempesta.

Art. 2082 Codice Civile

È imprenditore chi esercita professionalmente un’attività economica organizzata al fine della produzione o dello scambio di beni e servizi.

La “*peculiarità*” di questo ambiente – sancita dalle così dette leggi “*speciali*” – consiste nel fatto che, a vera differenza del mercato “*normale*” fatta anch’essa di grandi, medie, piccole e micro imprese, è che la microimpresa del gestore è del tutto “*impossibilitata*” (e, viste le leggi speciali, a quanto pare del tutto legittimamente!), a conseguire uno scopo economico ed imprenditoriale con i mezzi ordinari del mercato, dove si fanno conti economici, si fissano prezzi, si cerca di “*quadrare*” i conti.

Si tratta di una conclamata asimmetria, di una clamorosa discriminazione e limitazione all’esercizio di impresa, che dimostra semmai come questo settore, considerati gli effetti perversi di questa condizione, avrebbe assai più bisogno di “*normalità*” – come in altri settori – che di leggi “*speciali*”.

Prima delle avvisaglie del COVID-19, ossia un istante prima che entrassero in vigore le misure del famoso “*distanziamento sociale*” (termine eufemistico per significare che bisogna star lontani da ogni umana creatura) eravamo impegnati in lunghi e complessi tavoli con le principali *major* della distribuzione, in particolare con ENI ed IP, a discutere sul rinnovo di accordi economici, scaduti da tempo, anche magari provando ad immaginare dentro le consuete intelaiature contrattuali nuovi accorgimenti più o meno tendenzialmente orientati a recuperare qualcosa sulle attuali marginalità (tipo il margine unico, ma non solo, ad esempio).

LOOK OVER THE WALL

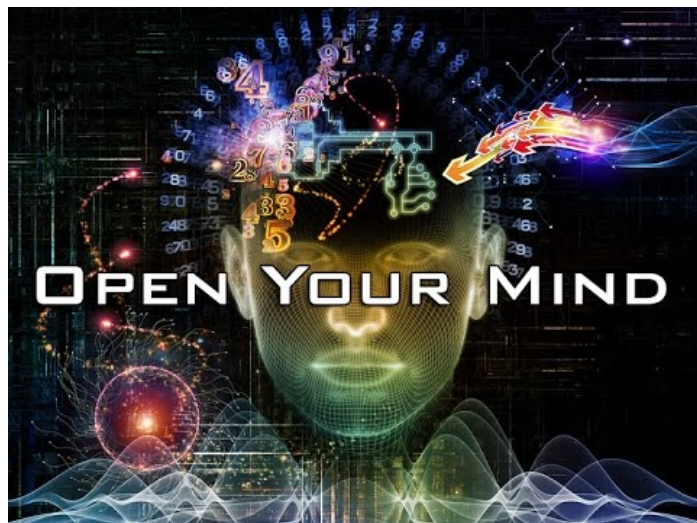
“Passata ‘a nuttata”, questi interlocutori saranno ancora disponibili ad accettare di ragionare su qualche timido miglioramento economico oppure la presente emergenza, che sta falciando gli erogati, sarà il paravento congiunturale dietro cui rifugiarsi per non parlarne più?

In queste settimane, come sopra ricordato, siamo passati dagli accordi “di solidarietà” (come sono stati etichettati alcuni degli accordi concordati negli ultimi cinque anni) agli accordi cosiddetti di “emergenza”.

Una piccola e sincera riflessione si impone: non è che con un limitato segnale di sostegno (gli accordi “di emergenza”) venga meno, da parte di quelle stesse aziende che li hanno sottoscritti, la responsabilità rispetto all’anomalia delle relazioni commerciali e contrattuali che identificano il rapporto delle aziende con i gestori.

Il collega **Massimo TERZI**, Presidente di **ANISA**, ha espresso il seguente concetto, ancorché relativo alla situazione dei gestori autostradali: « *Gestori che, va pur detto infine anche questo senza giri di parole, non sono in condizioni, per effetto dei rapporti contrattuali duramente vincolanti in materia di fornitura e prezzi, di avere alcuna autonomia, e che, alla fine di un esercizio annuale, già in condizioni “normali”, sono costretti a “mendicare” dalle compagnie, che sono proprietarie degli impianti e fornitori in esclusiva, limitati sostegni per non sballare del tutto il conto economico. Gestori che ora in queste settimane di assoluta “anormalità”, con la liquidità finita e la chiusura delle linee di credito, sono ancora una volta costretti a dipendere dalla maggiore o minore magnanimità delle medesime compagnie non per guadagnare, non per salvare il conto economico, ma solo per riuscire almeno a tenere aperto il punto vendita*».

Ecco, io stesso non saprei dirlo meglio e per questo l’ho citato integralmente.



Allora, per “dopo” riserverei questa riflessione.

In questa situazione, dove tutti i paradigmi a cui eravamo abituati sono saltati, **FIGISC**, che non ha, (a differenza di tanti “paladini” vecchi o nuovi che siano) la pretesa di detenere in tasca la verità, la capacità strategica, ecc., ritiene, come già espresso ormai quasi diciotto mesi fa, che forse è venuto il tempo di un cambiamento epocale di mentalità nella visione dei rapporti in questo settore, sdoganando, una volta per tutte, una immagine possibilmente nuova, resiliente e flessibile del gestore-impresa.

Deve rimanere, come ora, subalterno alle Compagnie/Fornitori, senza possibilità alcuna di definire i prezzi dei prodotti, di fatto un “parasubordinato” imbrigliato nella asimmetria contrattuale che solo questo settore ha o, magari, per il tempo che resta alla rete tradizionale, poter essere un “normale” – e per niente “speciale” per carità – operatore come lo sono tutti i soggetti dotati di una partita iva ed organizzati come impresa (nello stretto senso giuridico del termine, e per quanto micro)?

Il **Manifesto FIGISC ANISA per un percorso politico-sindacale** della primavera 2019, il cui testo in formato PDF è consultabile e scaricabile cliccando col mouse sul seguente titolo

MANIFESTO FIGISC ANISA PER UN PERCORSO POLITICO SINDACALE

aveva posto alcuni punti che non hanno perso alcunché in attualità – malgrado COVID-19 – e che giova per memoria riproporre:

– **in prospettiva a medio termine per la liberalizzazione del mercato**

sostituire, mediante un ampliamento delle tipologie contrattuali, l'«asimmetria» nella potenzialità competitiva sul mercato gravante sull'impresa del gestore, determinata oggi dall'esclusivo controllo della filiera del prezzo in tutte le sue fasi da parte del fornitore, e che si traduce nella espropriazione di ogni autonomia gestionale e commerciale del gestore stesso, per sviluppare e privilegiare quelle tipologie contrattuali che appaiano maggiormente proattive della concorrenza nell'interesse del consumatore, cui deve essere assicurata in tutta la rete una uniforme condizione di accesso a beni, servizi e prezzi, e che prevedano lo scorporo dal prezzo di cessione della parte relativa alla remunerazione degli investimenti della proprietà del punto vendita e dell'uso del marchio, da regolamentarsi con apposito contratto tra quelli ammessi dalla disciplina civilistica, e la possibilità per il rivenditore finale di fissare il prezzo di vendita al pubblico;

b) applicare integralmente tutte le disposizioni normative che regolamentano i rapporti nel settore in materia di relazioni e tipologie contrattuali tra gestori ed aziende proprietarie degli impianti, escludendo l'efficacia di tutte le pattuizioni, collettive od individuali, difformi da quelle tipizzate secondo legge ed istituendo opportune forme di tutela «istituzionale» per le situazioni in cui non sia possibile pervenire alla definizione di accordi aziendali;

c) sancire, nella definizione degli accordi aziendali, l'efficacia del principio di «intangibilità del margine», con riferimento a tutte le problematiche oggetto dell'accordo (flussi finanziari, partite di credito/debito, riconoscimento cali prodotto, determinazione delle politiche di pricing nelle diverse modalità di servizio) che possano modificare negativamente il valore del margine concordato;

d) regolamentare in forme concrete nella definizione degli accordi aziendali l'osservanza del principio normativo delle «eque condizioni per competere» previsto dalla legge 27/2012.

La piattaforma proposta non va una sola direzione, non propone una unica soluzione unica che debba essere valida per tutti (nella logica di una visione contrattualistica innovativa), ma intende calarsi nella varietà delle situazioni presenti nella rete ed in quelli che possono essere percorsi di tipo alternativo a quelli consolidati.

È, come già detto una riflessione per il “dopo”. Diversamente, non percorrendo indirizzi diversi, ogni relazione aziondeggestori sarà fatalmente improntata alla “emergenza”, alla trattativa sulle “sofferenze” o “criticità”, ai temporanei salvataggi, insomma ad una specie di “*asfissia assistita*”: tutto, insomma, fuorché la normalità di una attività in cui si comprano e si vendono prodotti, in cui anche l'ultimo rivenditore possa avere una sua autonomia per perseguire un obiettivo economico senza essere condannato in via preventiva al fallimento o all'abbandono.

BRUNO BEARZI



– **immediatamente in relazione al quadro contrattuale vigente nell'intera rete**

a) riconoscere e legittimare, nel quadro delle tipologie contrattuali attualmente tipizzate, il principio della «sostenibilità economica» dell'impresa di gestione e della «remunerazione del gestore», quale componente centrale della determinazione del margine da concordarsi negli accordi;

I GESTORI: PER LE AUTOSTRADE FINORA “NESSUN INTERVENTO”

— 27 Aprile 2020

L'arte di far finta di niente

Comunicazione a mezzo PEC

Prot. 60/PEC/2020

Roma, 22 aprile 2020

Egr. Prof. Avv. **GIUSEPPE CONTE** Presidente Consiglio Ministri

Egr. On.le **STEFANO PATUANELLI** Ministro Sviluppo Economico

Egr. On.le **PAOLA DE MICHELI** Ministro Infrastrutture e Trasporti

Egr. On.le **ROBERTO GUALTIERI** Ministro Economia e Finanze

Egr. Dott. **Ernesto Maria Ruffini** Direttore Agenzia Entrate

e, p.c.:

Egr. Ing. **Giorgio Sorial** Vice Capo di Gabinetto MiSE

Gent.ma dott.ssa **Sara Romano** D.G. infrastrutture sicurezza sistemi energetici MiSE

Egr. dott. **Felice Morisco** D.G. Sorveglianza Concessioni MIT

Dott. **FABRIZIO PALENZONA** Presidente Aiscat

Ing. **MASSIMO SIMONINI** Amministratore Delegato ANAS

Egr. Ing. **CLAUDIO SPINACI** Presidente Unione Petrolifera Loro Sedi

Oggetto:

Tavolo tecnico. Incontri 25 e 30 Marzo 2020. Assenza di risposte di sistema.

Egregi Signori Ministri,

le scriventi Federazioni intendono sottolineare alle SS LL come gran parte degli impegni assunti nel corso delle riunioni convocate per il 25 e 30 marzo us, siano rimasti lettera morta.

A fronte di ciò, la situazione continua ad essere drammatica – con cali degli erogati superiori al 90% – ed i costi fissi (e mobili) continuano ad essere galoppanti considerato che, per mantenere un'area di servizio aperta 24 ore sette giorni su sette, c'è necessità di impiegare, al minimo, 5,8 unità di personale (per un costo di circa 200mila €/anno), al netto di tutte le altre spese.

Sarebbe quindi facile fare una moltiplicazione che aiutasse a comprendere come la situazione non sia più sostenibile a volumi totali pressoché azzerati (come è stato ampiamente rappresentato).

Ma vorremmo limitarci ad evidenziare gli impegni assunti nelle riunioni richiamate in oggetto ed i provvedimenti avviati dai Ministeri interessati e dal Governo.

PROBLEMATICHE AFFERENTI PROVVEDIMENTI DI COMPETENZA MEF

1) Riconferma della piena e totale applicabilità della normativa già vigente – per la definizione del fatturato di riferimento per i Gestori degli impianti di distribuzione carburanti – contenuta nell'articolo 18, comma 10, del DPR 600/73 (peraltro diretto – e confermato – anche per tabaccai e giornali).

Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.

2) Slittamento a gennaio 2021 dell'introduzione di nuovi adempimenti fiscali quali, a solo titolo di esempio, la trasmissione telematica dei corrispettivi elettronici (peraltro irricevibili da parte dell'Agenzia delle Dogane – PUD – che richiede ai richiedenti di avvalersi – onerosamente – di un “terzo soggetto abilitato alla trattazione di dati il cui destinatario finale è l'Agenzia delle Entrate”.

Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.

3) Introduzione, per i lavoratori delle micro-imprese di

gestione, “*obbligate*” a rimanere aperte senza fatturato (come è noto al MIT che ha avviato una ricognizione delle vendite settimanali sulle singole AdS), dei “*contributi figurativi*”, di concerto con il Ministero del Lavoro (presente nelle richiamate riunioni): in questo caso i salari sarebbero corrisposti dai titolari delle singole Aziende di

gestione ed i contributi sarebbero, appunto, figurativi (e quindi comparabili a quelli a carico dello Stato per la Cassa Integrazione, la maternità, ecc.), fino alla fine dell'emergenza. Ciò consentirebbe di diluire nel tempo gli oneri aggiuntivi per l'Erario. Lo spostamento del pagamento per le gestioni non rappresenta un “*sollievo*” per le micro imprese della distribuzione ma solo un ulteriore “*gradino*”

da superare al momento della ripartenza. **Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.**

4) Sospensione fino al 2021 del pagamento della TARI e delle forniture di energia elettrica ed acqua e dilazione degli importi accumulati nel corso dell'anno 2021.

Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.

PROBLEMATICHE AFFERENTI PROVVEDIMENTI DI COMPETENZA MIT

1. Definizione di provvedimenti che avrebbero dovuto comportare la rinuncia – da parte delle società concessionarie delle tratte autostradali – delle *royalties* – fisse e mobili – dovute dai soggetti Affidatari emersi dalla gare con l'obiettivo di creare una “*provvista*” per la liquidità dei Gestori delle Aree di Servizio Autostradali (e non un differimento oneroso per un bimestre come, ad esempio,

sulla Milano-Serravalle). Tra un “*presunto*” danno erariale emergente e la ritrosia delle medesime concessionarie ad effettuare questa rinuncia, è da circa un mese che veniamo sbalottati da una direzione all'altra senza che stia, ancora, accadendo alcunché e senza che tutti i Concessionari privati (come ad esempio Autostrada dei Parchi) o pubblici (come ad esempio Anas o Autobrennero) abbiano tenuto fede agli impegni e dato conto – al tavolo – delle iniziative assunte.

Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.

2. Avvio di una possibile turnazione (che ha già scontato l'assenso di compagnie petrolifere e Gestori) obbligatoria (per tutti) per diluire le inefficienze del sistema e ridurre i costi.

Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.

3. Consegna dei presidi relativi alla sicurezza sanitaria – attraverso le Concessionarie che si erano dichiarate disposte ad effettuare il recapito presso le singole Aree di Servizio – dei presidi necessari all'effettuazione, in sicurezza, dell'attività. Anche nel momento in cui – al rarefatto traffico ordinario – si aggiunga (come accade quotidianamente) anche quello legato al “*trasporto*” via autobus di persone contagiate e/o positive. In questo particolare caso –

ammesso che le persone rimanessero all'interno dei mezzi (cosa che, giustamente, non accade mai) – le dotazioni reperite

sul mercato dai Gestori sono molto al di sotto degli *standard* prescritti (per i rischi emergenti, ovviamente, rimane la riserva per eventuali contagi). A ciò si aggiunga che, normalmente, per le “*soste prevalentemente notturne*” la sanificazione predisposta dalle società concessionarie (e non tutte le concessionarie vi provvedono), avviene all'indomani, senza che nel lasso di tempo intercorrente possano essere utilizzati servizi igienici ed ambienti tanto dal personale quanto da altri utenti. Gli eventuali rifornimenti effettuati in questo frangente, verranno ristorati, dopo adempimenti

degni di uno Stato borbonico, con tempi biblici da Concessionaria/ Affidatario. La morale è che i Gestori devono rimanere aperti, ma tutti gli altri possono programmare i loro interventi.

Nessun provvedimento è stato adottato in tale direzione.

PROBLEMATICHE AFFERENTI PROVVEDIMENTI DI COMPETENZA MiSE

1. Il MiSE – che ha coordinato i tavoli tecnici meglio evidenziati in oggetto – aveva il compito di gestire le singole fasi e facilitare il raggiungimento degli obiettivi che erano stati posti. Non un ruolo di mero notaio degli accadimenti ma di soggetto attivo e proponente; facilitatore del dialogo fra le amministrazioni. Ci sembra di poter dire che tale ruolo, con il passare dei giorni, sia venuto meno e che le singole Amministrazioni abbiano continuato a procedere “*a tentoni*” e ciascuna per proprio conto, non avendo l'intenzione di “*condividere*” le proprie autonome elaborazioni (l'atteggiamento del Mef e dell'Agenzia delle Entrate, sono emblematici).



Il risultato che tutto è rimasto fermo al 25 marzo e che, per la viabilità ordinaria a farsi strada sia stata l'autoregolamentazione, la fantasia e la creatività. Ma anche in questo segmento resiste uno stato di sofferenza che esploderà non appena si tenterà di tornare alla normalità ed i Gestori dovranno fare fronte a quegli adempimenti (compreso i pagamenti delle forniture che sono state respinte grazie alla copertura fidejussoria). Ovviamente

esiste anche una difficoltà ad accedere – per resistenze tutte bancarie – al micro-credito (l'accesso vero e proprio ai crediti garantiti da SACE è praticamente impossibile per questa Categoria) connesso con il Decreto “liquidità”.

Nessuna iniziativa dirimente è stata adottata in tale direzione.

Sulla scorta di queste brevi evidenze le scriventi Federazioni hanno deciso di porre al Governo ed ai Ministri delegati una condizione ultimativa: o si adottano i provvedimenti richiesti (e promessi) oppure ciascuno troverà autonome soluzioni fuori dal quadro del confronto istituzionale. Le micro imprese che conducono le aree di servizio autostradali – ma anche quelle poste sulla viabilità ordinaria – sono destinate, fatalmente a chiudere senza alcun intervento.

Le scriventi Federazioni hanno responsabilmente gestito l'emergenza per dare tempo al Governo di mettere ordine nei provvedimenti ed hanno raggiunto con una parte l'industria petrolifera Accordi per l'erogazione straordinaria – per i mesi di aprile e maggio – di un “contributo di sopravvivenza”: un contributo che non può certo essere esaustivo né essere considerato una surrogata di tutti gli impegni che le Amministrazioni avevano assunto. In ordine tanto agli aspetti normativi quanto a quelli economici.

Le scriventi insistono con i Ministri delegati ed il Governo tutto a fare presto: **non ci sarà alcuna fase due, nel nostro settore, perché risorse economiche e liquidità per la ripresa si sono esaurite nelle tasche dei Gestori ed i provvedimenti richiesti – propedeutici ad una fase di ripresa che tutti auspichiamo – non sono un vezzo ma una necessità dirompente ed indifferibile.**

Per invertire la tendenza, l'unica risposta possibile – se veramente si vogliono fare interventi finalizzati anche al “dopo” – è un trasferimento di liquidità a fondo perduto secondo parametri oggettivi (uno o due carichi di prodotto).

Magari da far corrispondere, immediatamente (per evitare lungaggini e burocrazia), dai titolari degli impianti ai singoli Gestori, con recupero degli anticipi attraverso la riduzione del versamento mensile delle accise trattenute su ogni carico.

Il dramma economico e, spesso personale, delle micro imprese che rappresentiamo sta rapidamente declinando verso la “disobbedienza” e, quindi, verso il mancato svolgimento di un servizio essenziale alla mobilità del Paese, senza che alcuno possa additarle come “inadempienti”. Se in questa vicenda ci sono inadempienze, quelle vanno cercate in altro (e note) sedi.

Per dare il senso “plastico” della sofferenza diffusa, **alleghiamo un primo elenco contenente la decisione di circa 200 micro imprese autostradali di cessare il rifornimento per mancanza di liquidità**: va considerato che le gestioni a conduzione tradizione, in autostrada, sono meno di 280 (il resto sono gestioni dirette, condotte da ristoratori o da altri soggetti che, fuori da ogni intesa, hanno immaginato di rincorrere il profitto per il profitto). Ci sembra che il numero dia la cifra di una difficoltà che tutti dichiarano ma che molti finiscono solo per mettere sotto il tappeto.

Le scriventi intendono chiudere con la stessa domanda retorica avanzata in risposta all'Amministratore Delegato di Anas (che poi sarebbe lo Stato): chi potrà costringere i Gestori a mettersi le mani in tasca e reperire risorse per mantenere gli impianti aperti? Chi fornirà loro la liquidità per riprendere l'attività? Quale giudice condannerebbe i Gestori per interruzione di un pubblico servizio che deve rimanere aperto solo per una testarda (ma solo in queste occasioni) lettura della norma?

Le scriventi Federazioni rimangono in attesa di un urgente cenno di riscontro.

FAIB/FAIB AUTOSTRADE – FEGICA – FIGISC/ANISA

DUE CONTI VERI SUI PREZZI (E QUALCHE FIABA SUL PETROLIO SOTTO ZERO)

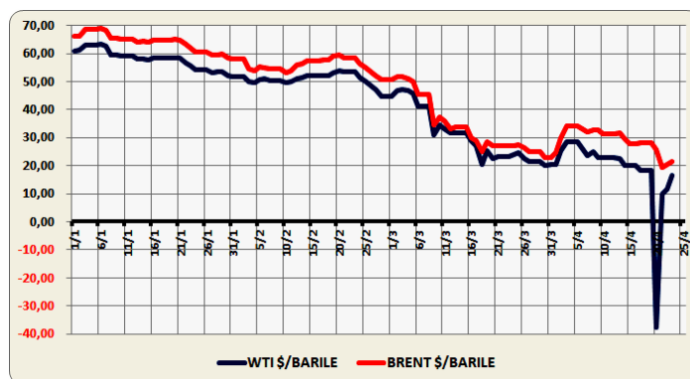
— 27 Aprile 2020



Grande risonanza ha avuto la chiusura “sotto zero” del 20 aprile sul mercato dei *future* del greggio WTI: un secco -37,63 /barile, che ha scatenato fiabe e fantasie durate lo spazio di 24 ore, trascorse le quali il WTI risale di +47,64 dollari, portandosi il 21 aprile a 10,01 \$/barile, il 22 a 11,57 ed il 23 aprile a 16,50. Di cosa si tratta? Anzitutto di una *paper economy*, insomma **barili di carta** su un mercato finanziario troppo ricco di liquidità, in un momento in cui i consumi sono a picco per la pandemia ed il greggio è talmente abbondante che, dal momento che non viene consumato, non si sa neppure dove possa essere stoccato. La situazione perfetta per innescare una tendenza ad un netto ribasso dei prezzi, per di più, ancora, con il calendario che segnava l'ultimo giorno per la chiusura dei contratti: una ragione più che buona per gli speculatori di liberarsi dalle opzioni prima di perderci anche la camicia. Una singola chiusura “pazza” di mercato, che potrebbe ripetersi alla chiusura del prossimo contratto fra un mese, o fra due, se le condizioni generali rimarranno come sono configurate ora e come è probabile che permangano.

Questo “cigno nero” ha tuttavia attirato l'attenzione di vari fronti, da quello dei più accesi circoli ambientalisti che festeggiavano finalmente “l'inutilità del petrolio” sulla base del debole postulato che se di una cosa scende il prezzo significa che essa non serve più, a quello dei *media* che come sempre si domandano come mai un'ora dopo che si conosce il *fixing* in ribasso della quotazione del greggio a Wall Street ancora non sia sceso il prezzo alla pompa a Fiesole.

E, comunque, ci si scordi pure che, se la quotazione dovesse scendere ancora sotto zero, quel giorno si potrà andare a fare il pieno ricevendone in cambio non solo carburante, ma anche denaro: solo di imposte statali, almeno in Italia, si dovrebbe sborsare ancora quasi 1,00 €/litro, senza contare che trovare carburante sotto casa o quasi comporta una logistica distributiva, la creazione e la gestione dei punti vendita, ecc.



Ma dopo le fiabe, i numeri veri.

Dal primo di gennaio al 23 aprile, il **greggio di riferimento americano** (il WTI, quello andato “sotto zero” il 20 aprile) è caduto da 61,06 a 16,50 \$/barile, con una flessione di 44,56 dollari e del 72,98 %; a sua volta, il **greggio di riferimento europeo** (il BRENT) ha perduto 67,68 punti percentuali e 44,67 \$/barile (da 66,00 a 21,33); insomma da due terzi a tre quarti circa. Si precisa che tali valori rappresentano le quotazioni del *future* sul mercato Nymex, cioè il “greggio di carta” del circuito della finanza internazionale più che il “greggio vero” che viene rilevato al valore *spot*.

Parimenti, sul **mercato CIF Mediterraneo dei prodotti finiti**, nello stesso lasso temporale, le quotazioni di riferimento sono cadute da 542,99 a 177,78 \$/tonnellata per la benzina (-365,21 dollari e -67,26 %) e da 554,12 a 206,75 \$/tonnellata (un crollo di 347,37 dollari e di 62,69 punti percentuali). Convertendo tali quotazioni in €/litro, la benzina è passata da 0,410 a 0,134 €/litro (-0,276 €/litro e -67,26 %), il gasolio da 0,468 a 0,162 €/litro, con una flessione di 0,306 €/litro e del 65,36 %.

Come si trasferiscono queste variabili – veramente notevoli in termini di valore – sul **prezzo alla pompa in Italia** è un dato facilmente accertabile, ma **non si può prescindere da una**

valutazione sulla tenuta del sistema distributivo a fronte del trend delle vendite, condizionato pesantemente dal lockdown di marzo ed aprile (per ora?) che avrà sottratto – come spiegato nell’articolo successivo – oltre 4 miliardi di litri di carburanti per autotrazione.

Nello stesso periodo di tempo (01.01-23.04) i **prezzi della benzina nella rete dei marchi petroliferi** sono scesi da 1,600 a 1,418 €/litro per la modalità *self service* (-0,182 €/litro e -11,38 %) e da 1,756 a 1,601 €/litro per la modalità *servito* (-0,155 €/litro e -8,83 %), i **prezzi del gasolio** da 1,493 a 1,310 €/litro per la modalità *self service* (-0,183 €/litro e -12,26 %) e da 1,655 a 1,497 €/litro per la modalità *servito* (-0,158 €/litro e -9,55 %); i **prezzi della benzina nella rete indipendente** sono scesi da 1,567 a 1,402 €/litro per la modalità *self service* (-0,165 €/litro e -10,53 %) e da 1,609 a 1,452 €/litro per la modalità *servito* (-0,157 €/litro e -9,76 %), i **prezzi del gasolio** da 1,464 a 1,288 €/litro per la modalità *self service* (-0,176 €/litro e -12,02 %) e da 1,505 a 1,339 €/litro per la modalità *servito* (-0,166 €/litro e -11,03 %).

Sulla verifica che **le variazioni dei prezzi siano adeguate o meno alle variazioni dei fondamentali internazionali di mercato** (e nello specifico delle quotazioni di riferimento dei prodotti finiti), quel che si può fare è **confrontare le due grandezze tra loro relazionabili**: la quotazione Mediterraneo del prodotto finito benzina è calata di 0,276 €/litro, con IVA di 0,337 €/litro, quella del prodotto finito gasolio è scesa di 0,306 €/litro, con IVA di 0,373 €/litro; diciamo con IVA, perché le variazioni del prezzo alla pompa sono su prezzi ivati. **La variazione media dei prezzi della benzina** (media tra le due modalità di servizio e media tra rete di marchio petrolifero e rete indipendente) è di 0,165 €/litro, ossia pari al 48,9 % della variazione del prodotto finito (0,337), **la variazione media dei prezzi del gasolio** è di 0,171 €/litro, ossia pari al 45,7 % della variazione del prodotto finito (0,373).

Ed a comprova di un tanto, i **dati relativi al margine lordo** [ossia prezzo al consumo meno (somma imposte) più (quotazione di riferimento CIF Mediterraneo prodotto finito)], sempre nel periodo 01.01-23.04.2020, evidenziano che tale valore per **la benzina nella rete dei marchi petroliferi** per la

modalità *self service* è salito di +0,127 €/litro e di un +73,27 % e per la modalità *servito* di +0,149 €/litro e di 49,49 punti percentuali, i **margini lordi del gasolio** per la modalità *self service* sono cresciuti di +0,156 €/litro e di un +112,74 % e per la modalità *servito* di +0,176 €/litro e di un +65,09 %; per i **margini lordi per la benzina nella rete indipendente** per la modalità *self service* sono saliti di +0,141 €/litro e di un +96,39 % e per la modalità *servito* di +0,147 €/litro e di 81,63 punti percentuali, i **margini lordi del gasolio** per la modalità *self service* sono cresciuti di +0,162 €/litro e di un +141,13 % e per la modalità *servito* di +0,170 €/litro e di un +114,66 %).

Per meglio interpretare questo dato, che a prima vista potrebbe apparire vagamente speculativo, si deve osservare che, **a fronte di una media ponderale di aumento dei margini lordi nell’ordine del 90 % sui margini di inizio d’anno (e quando si parla di margini lordi si intendono tutti i costi di gestione ed investimento della catena distributiva), in due mesi sono andati perduti volumi di vendite mediamente nell’ordine del 55 %, con una interruzione, a tutti i livelli della filiera distributiva, del ciclo commerciale e della liquidità** e che questa macchina distributiva non ha potuto essere semplicemente abbandonata al lato della strada durante il *lockdown*, come se tutti se ne fossero andati via, dopo aver spento i fanali e tirato il freno a mano.

PANDEMIA E LOCKDOWN: PIL DEL PRIMO SEMESTRE A -15 %

— 27 Aprile 2020



In un quadro di assoluta incertezza politica, scientifica e medica sulla pandemia (non si capiscono ancora tutte le dinamiche dell'agente virale, la sanità ha rilevato pesanti criticità sul presidio territoriale di base della regione più interessata scaricando l'impatto interamente sulle sue strutture ospedaliere e condizionando in misura determinante le scelte ed i timori dei decisori politici per tutto il Paese che hanno portato a mettere sotto chiave la penisola, ma non vi è stata chiarezza neppure sulle cose più banali – ad esempio le contrapposizioni su “mascherina sì o mascherina no” –), l'unica certezza reale è che COVID-19 con il protratto lockdown imposto senza distinzioni all'intero territorio nazionale determineranno per l'Italia, già di suo scarsamente reattiva alle dinamiche di crescita nella fase antecedente, un verticale crollo del PIL, stimabile nell'ordine del 15 %, valori che richiamano la crisi del 1929.

Se ne parla nella *Nota sulla congiuntura Aprile 2020*, predisposta periodicamente dall'Ufficio Parlamentare di Bilancio, UPB, “organismo indipendente” come recita il suo sito “costituito nel 2014 con il compito di svolgere analisi e verifiche sulle previsioni macroeconomiche e di finanza pubblica del Governo e di valutare il rispetto delle regole di bilancio nazionali ed europee” e che pertanto “contribuisce ad assicurare la trasparenza e l'affidabilità dei conti pubblici, al servizio del Parlamento e dei cittadini”.

Della *Nota* si pubblicano di seguito alcuni stralci significativi, mentre il suo testo integrale rimane consultabile e scaricabile in formato PDF cliccando col mouse sul seguente titolo:

[Nota-sulla-congiuntura-di-aprile-2020](#)

«L'Italia è stata il primo paese europeo a essere colpito dalla pandemia, fuori dalla Cina. L'emergenza sanitaria ha richiesto l'adozione di misure di prevenzione senza precedenti basate sul distanziamento sociale, che stanno producendo i loro effetti sulla diffusione dell'epidemia, ma implicano fortissimi costi economici. In alcuni settori, quali il turismo e la ristorazione, il commercio al dettaglio, i trasporti e la logistica, l'attività si è ridotta fino a quasi annullarsi.

Secondo stime effettuate con i modelli previsivi di breve termine dell'UPB nel trimestre scorso il PIL dell'Italia si sarebbe ridotto di circa cinque punti percentuali. Verosimilmente la riapertura delle attività economiche, a partire da maggio, sarà necessariamente graduale, per cui nel secondo trimestre la contrazione congiunturale del prodotto risulterebbe ancor più marcata, collocandosi nell'ordine di dieci punti percentuali. Assumendo che non ci siano nuove ondate dell'epidemia nei prossimi mesi, la ripresa dell'economia italiana dovrebbe manifestarsi dal terzo trimestre. Queste previsioni sono soggette a un'incertezza senza precedenti, che può essere attenuata dalla politica economica. Il governo italiano ha varato primi interventi, con misure volte a sostenere i bilanci di famiglie e imprese, supportando l'occupazione, il reddito disponibile e le condizioni di finanziamento.

La fase ciclica dell'economia italiana, complessivamente stagnante lo scorso anno, si era già deteriorata nell'ultimo trimestre del 2019. L'indebolimento congiunturale aveva riguardato anche i principali paesi dell'area dell'euro, ma per l'Italia era stato più intenso; il PIL si era ridotto dello 0,3 per cento in termini congiunturali, comportando un trascinamento statistico negativo sull'anno in corso (-0,2 per cento).

I dati di contabilità nazionale indicano che la flessione dell'attività in Italia nell'ultimo trimestre del 2019 rifletteva prevalentemente la contrazione del valore aggiunto dell'industria (-1,2 per cento).

La rapida diffusione dell'emergenza sanitaria, a partire dalla fine di febbraio, ha cambiato il quadro congiunturale con una

velocità e un'intensità senza precedenti in tempi di pace. Il primo caso autoctono di pandemia da COVID in Italia è stato ufficialmente rilevato il 21 febbraio. Due giorni dopo il Governo ha emanato un Decreto contenente misure restrittive per una decina di comuni del Nord Italia, estese l'8 marzo alla Lombardia e ad alcune province del Centro-Nord e poco dopo all'intero territorio nazionale. Le misure di contenimento sono state rese progressivamente più pervasive, con limitazioni agli spostamenti e il distanziamento sociale, la sospensione delle attività scolastiche e universitarie, nonché **la chiusura delle attività produttive non essenziali (nelle stime Istat riguarderebbe circa un terzo del totale nazionale, in termini di produzione e valore aggiunto). Secondo stime UPB i settori in cui la crisi ha un impatto medio alto, non soltanto per il lockdown, coprirebbero circa metà dei ricavi, delle retribuzioni e del gettito complessivo (Irpéf, Ires, IRAP e IVA) delle imprese registrate fiscalmente.**

Le indicazioni congiunturali più recenti prefigurano una crisi senza precedenti

Il settore industriale aveva iniziato l'anno con un recupero, tuttavia la flessione della produzione in febbraio aveva riportato l'indice su un livello appena superiore alla media del quarto trimestre del 2019. L'emergenza sanitaria ha successivamente determinato il blocco delle attività produttive non essenziali o strategiche, i cui effetti sono già evidenti negli indicatori qualitativi.

L'indice PMI del settore manifatturiero si è collocato in marzo a quota 40,3 (da 48,7 di febbraio), il dato più basso dall'aprile del 2009. Dalle risposte delle imprese intervistate emerge come la forte contrazione sia ascrivibile principalmente al crollo dei livelli di produzione e dei nuovi ordini.

Nello stesso mese, **l'indice di fiducia del comparto manifatturiero dell'Istat è diminuito di circa dieci punti, per effetto del deterioramento dei giudizi sugli ordini correnti e, soprattutto, delle attese a breve termine sull'attività produttiva.** Le prospettive del comparto permangono fortemente orientate al ribasso.

[i PMI Purchasing Manager Indexes (indici dei direttori acquisti) vengono realizzati elaborando le risposte ai questionari inviati ai manager responsabili aziendali preposti all'acquisizione di materie prime, semilavorati e quanto necessario al ciclo produttivo delle aziende stesse, per il cui ruolo sono richieste la competenza sulla operatività aziendale e soprattutto la conoscenza dei mercati di approvvigionamento e dei mercati finali di vendita; l'indice di valutazione ha come discriminante il valore 50 tra miglioramento (sopra 50) e peggioramento (sotto 50)]

La produzione dell'edilizia nel 2019 aveva registrato un incremento di circa due punti percentuali.

In gennaio l'attività aveva continuato a espandersi e l'indagine sul mercato delle abitazioni condotta da Agenzia delle entrate, Banca d'Italia e Tecnoborsa in gennaio e febbraio aveva tratteggiato un quadro relativamente positivo. Le misure di contrasto all'emergenza sanitaria si sono estese al settore delle costruzioni solamente nella parte finale del mese scorso. Le recenti indagini qualitative Istat segnalano peggioramenti dei giudizi sugli ordini e, soprattutto, delle attese sull'occupazione; **la flessione in marzo appare relativamente contenuta, nel confronto con altri comparti produttivi.**

Il terziario rappresenta il settore più colpito dall'emergenza sanitaria. L'anno scorso il valore aggiunto dei servizi era appena aumentato (0,3 per cento), ma **già nei primi mesi dell'anno in corso si è registrato un brusco peggioramento.** Il turismo è stato il comparto che per primo ha subito gli effetti dell'emergenza sanitaria. Il progressivo inasprimento delle misure di distanziamento sociale ha determinato il blocco delle attività legate alla ristorazione, a fiere e convegni e quindi al trasporto aereo e ferroviario, impattando fortemente anche sul comparto della logistica. Gli indicatori qualitativi più aggiornati segnalano l'intensità eccezionale della frenata registrata dal settore: **il PMI relativo si è collocato in marzo al minimo storico (17,4), per via del marcato peggioramento dei nuovi ordini e della domanda estera.**

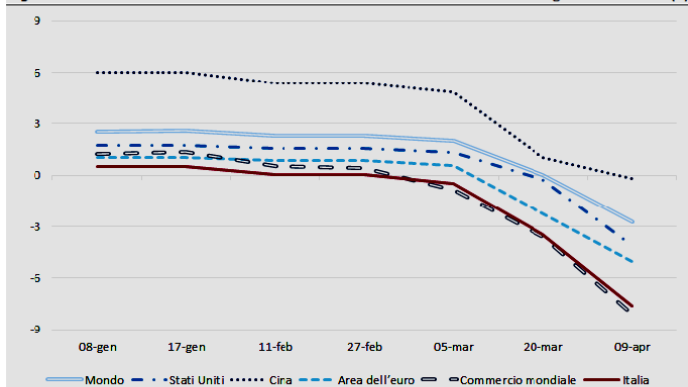
Le stime di breve periodo

Gli esercizi di previsione macroeconomica risultano a oggi estremamente complessi; gli scenari futuri appaiono fortemente dipendenti non soltanto da variabili macroeconomiche, ma anche dalle attese e dai comportamenti di individui e autorità in risposta all'emergenza sanitaria. La situazione evolve molto rapidamente, pertanto è estremamente difficile – giova ripeterlo – fare previsioni. La costruzione di scenari prospettici richiede in questa circostanza anche ipotesi su quando l'epidemia potrebbe attenuarsi in Italia.

Si stima che nel trimestre scorso il PIL si sarebbe ridotto di circa cinque punti percentuali. Il trimestre corrente sconta maggiormente gli effetti del blocco, in quanto inizia su livelli molto bassi in aprile e risente del pesante trascinamento statistico di marzo; nell'ipotesi che le restrizioni vengano allentate in misura molto graduale a partire da maggio si prefigura una contrazione congiunturale del PIL del secondo trimestre dell'ordine di ulteriori dieci punti percentuali. Queste previsioni sono soggette a un'incertezza senza precedenti storici, in quanto riconducibile non soltanto ai

consueti fattori economici, ma anche a variabili sociali e sanitarie.

Fig. R1 – Previsioni settimanali di Oxford Economics sull'attività economica globale nel 2020 (1)



Fonte: Oxford Economics.

(1) Le diverse linee rappresentano le previsioni sulla variazione del PIL di diverse aree e del commercio mondiale nel 2020, effettuate nelle scorse settimane.

L'occupazione frena ed esplose il ricorso alla Cassa integrazione guadagni

Il mercato del lavoro si era indebolito già prima della crisi sanitaria da COVID-19. La dinamica delle ore lavorate di contabilità nazionale era risultata discontinua nel 2019, con una flessione nel quarto trimestre (-0,3 per cento in termini congiunturali) allineata a quella del PIL. La domanda di lavoro, misurata attraverso le posizioni lavorative, aveva decelerato nella seconda metà dello scorso anno, tuttavia la variazione nel complesso del 2019 aveva sopravanzato quella del PIL.

Il numero delle persone occupate nel secondo semestre del 2019 aveva rallentato fortemente (0,2 per cento, da 0,5 nei precedenti sei mesi), per la riduzione della componente relativa agli autonomi e la frenata dell'occupazione a tempo indeterminato, a fronte della graduale espansione della componente a termine.

Nei mesi iniziali dell'anno in corso, prima che l'emergenza sanitaria dilagasse, gli occupati erano diminuiti (-0,4 per cento nel bimestre gennaio-febbraio rispetto al quarto trimestre del 2019), per effetto della caduta sia del numero dei dipendenti permanenti (-0,3 per cento, per la prima volta dal terzo trimestre del 2018) sia degli autonomi.

Al momento non si dispone di informazioni sul mercato del lavoro relative al periodo dell'emergenza sanitaria, che potrebbe ostacolare la produzione delle statistiche ufficiali. Ad esempio, le misure di distanziamento sociale potrebbero incidere sulla raccolta dei dati della Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro, per la parte relativa alle prime interviste, effettuate presso il domicilio della famiglia. Il blocco di una quota significativa della base produttiva, disposto fino al 3 maggio, si rifletterà in una eccezionale riduzione delle ore lavorate nei mesi primaverili. Secondo stime dell'Istat, i provvedimenti di sospensione o riduzione dell'attività produttiva riguarderebbero il 51,3 per cento delle imprese e il 42,9 per cento degli addetti. Le imprese attuerebbero forme di riduzione dell'orario di lavoro sia attraverso lo smaltimento di ferie e di congedi parentali sia, in maggior misura, mediante il ricorso alla Cassa integrazione guadagni (CIG), estesa dal decreto legge "Cura Italia" a tutte le imprese, indipendentemente dal settore produttivo e dal numero di addetti.

Secondo le informazioni diffuse dall'INPS, le richieste per la CIG con causale "COVID-19" pervenute fino al 10 aprile riguardano circa 2,9 milioni di lavoratori mentre le istanze relative all'assegno ordinario coinvolgono circa 1,7 milioni di beneficiari; nessuna informazione è disponibile sulle domande pervenute per la CIG in deroga con causale COVID-19 che in prima battuta sono raccolte dalle Regioni e poi inviate all'INPS.

Si stima, in base alla struttura dell'occupazione nei comparti interessati dalla sospensione o riduzione dell'attività produttiva, che il numero complessivo di ore autorizzate possa attestarsi su livelli ampiamente superiori rispetto ai valori massimi storicamente osservati su base mensile dalla crisi finanziaria del 2009.

Il tasso di disoccupazione, che nel quarto trimestre si era attestato al 9,7 per cento, è rimasto sostanzialmente invariato all'avvio dell'anno in corso.

Nel periodo contrassegnato dall'emergenza sanitaria, il calo della partecipazione al mercato del lavoro sarebbe accentuato dai provvedimenti di distanziamento sociale introdotti per contenere la crisi da COVID-19, poiché riducendo la mobilità rendono più costosa la ricerca attiva del lavoro, determinando un aumento dello scoraggiamento.»

LOCKDOWN DI MARZO: CONSUMI A MENO 45 %, STIME AD APRILE MENO 65 %

— 27 Aprile 2020



Le misure di limitazione della mobilità delle persone e delle attività economiche, insomma il *lockdown* (ossia l'unica strategia messa in atto da scienziati e politici per contenere la diffusione dei contagi da COVID-19) hanno determinato a **marzo** – secondo i **dati dei consumi provvisori mensili** pubblicati dal MiSE il 21 aprile – **la perdita del 45 % dei consumi di carburanti per autotrazione.**

Nel **confronto col mese di marzo 2019**, infatti, i **consumi totali di benzina, gasolio e gpl**, sono calati di circa 1,781 miliardi di litri (da 3,913 a 2,132) e del 45,51 %; i consumi di gasolio hanno perduto 1,130 miliardi di litri (da 2,673 a 1,543) e 42,28 punti percentuali, quelli di benzina sono caduti di 523 milioni di litri (da 1.001 a 478) e di 52,25 punti percentuali e quelli di gpl hanno perso 127 milioni di litri (da 238 a 111) ed il 53,44 %.

Le **perdite rispetto a marzo 2019 nel circuito della rete** ammontano a 1,134 miliardi di litri (da 2,298 a 1,164) ed a 49,35 punti percentuali per la **somma di benzina e gasolio**, e, nel dettaglio, la benzina perde 393 milioni di litri (da 767 a 374) e 51,30 punti percentuali, il gasolio cala di 741 milioni di litri (da 1.531 a 791) e del 48,28 %; **nel circuito extrarete** sono andati persi 519 milioni di litri (da 1.376 a 857) ed il 37,72 % per la **somma di benzina e gasolio**, e, sempre in dettaglio, il calo della benzina è di 130 milioni di litri (da 234 a 105) e di 55,37 punti percentuali, mentre quello del gasolio è pari a 389 milioni di litri (da 1.142 a 753) ed al 34,09 %.

Nel **confronto col dato progressivo gennaio-marzo 2019**, i **consumi totali di benzina, gasolio e gpl**, sono calati di circa 1,695 miliardi di litri (da 11,194 a 9,499) e del 15,15 %; i consumi di gasolio hanno perduto 1,129 miliardi di litri (da 7,667 a 6,538) e 14,72 punti percentuali, quelli di benzina sono diminuiti di 461 milioni di litri (da 2.827 a 2.366) e di 16,31 punti percentuali e quelli di gpl hanno perso 105 milioni di litri (da 700 a 594) ed il 15,06 %.

I **decrementi rispetto a marzo 2019 nel circuito della rete** ammontano a 1,059 miliardi di litri (da 6,551 a 5,492) ed a 16,16 punti percentuali per la **somma di benzina e gasolio**, e, nel dettaglio, la benzina perde 340 milioni di litri (da 2.175 a 1.834) e 15,65 punti percentuali, il gasolio cala di 718 milioni di litri (da 4.376 a 3.658) e del 16,41 %; **nel circuito extrarete** sono andati persi 531 milioni di litri (da 3.943 a 3.412) ed il 13,47 % per la **somma di benzina e gasolio**, e, sempre in dettaglio, il calo della benzina è di 121 milioni di litri (da 652 a 531) e di 18,50 punti percentuali, mentre quello del gasolio è pari a 411 milioni di litri (da 3.291 a 2.880) ed al 12,48 %.



Il **lockdown di marzo**, si deve notare, né si è protratto (come aprile) per tutto il mese, né è stato omogeneo per tutto il territorio; basti ricordare i vari provvedimenti amministrativi che si sono succeduti (solo tardivamente “coperti” da un

provvedimento avente almeno valore normativo adeguato) nel tempo: DPCM 01.03.2020, che impone blocchi della circolazione nelle “*zone rosse*”, DPCM 08.03.2020, più severo sulla stessa linea, ma bisogna arrivare al **DPCM 09.03.2020** per avere l’estensione del *lockdown* all’intero territorio nazionale, **con effetto dal 10 marzo**, cui seguiranno ancora misure di blocco di attività economiche e circolazione con DPCM 11.03.2020 e in proroga con DPCM 22.03.2020.

Per aprile, i DPCM 01.04.2020 e 10.04.2020 hanno ulteriormente prorogato **il blocco del Paese, esteso, dunque, a tutta la durata del mese**, da ultimo ponendo il limite del 3 maggio quale ipotesi – salvo ripensamenti – per un graduale riavvio di alcune attività e della circolazione condizionata delle persone.

La performance dei consumi di aprile, pertanto, sarà per queste ragioni più severa di quella di marzo.

Per il mese di aprile, secondo UNIONE PETROLIFERA *”le prime stime ... per benzina e gasolio per il trasporto passeggeri indicano un calo del 75%, rispetto allo stesso mese*

dello scorso anno, mentre per il gasolio destinato al trasporto merci di quasi il 50%”.

Il che, aggiungendovi anche una stima sui consumi di gpl, dovrebbe sviluppare un computo di 1,377 miliardi di litri contro i 3,933 dell’aprile 2019 (consumi sommati benzina, gasolio e gpl), con **un deficit di 2,556 miliardi di litri e del 64,99 %.**

La perdita per due mesi, pertanto, sarebbe dell’ordine di 4,337 miliardi di litri, ossia del 9,2 % sui volumi di consumi calcolati dal MiSE per l’anno 2019.