

N. 43/2013 - 18.11.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

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

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 43

**LA RISTRUTTURAZIONE RETE
DIVENTA DISEGNO DI LEGGE -
«CONSULTAZIONE LAMPO»
DI PURA FACCIATA**
[pagina 1]

**CANTARELLI, ANISA:
GRANA DISDETTE CONTRATTI
E TEMPI RISTRUTTURAZIONE**
[pagina 4]

**CONSUMI AD OTTOBRE:
ANCORA UN -3,17 % IN RETE,
ED IN EXTRARETE +7,13%**
[pagina 5]

**FIGISC NAPOLI: AL VIA
IL TERZO CORSO DI
AGGIORNAMENTO GESTORI**
[pagina 7]

**ASSOPETROLI: MONITORARE
LO «STACCO ITALIA», MA....
DELLE IMPOSTE. GIUSTO !!!**
[pagina 8]

LA RISTRUTTURAZIONE RETE DIVENTA DISEGNO DI LEGGE - «CONSULTAZIONE LAMPO» DI PURA FACCIATA

«Il Consiglio [dei Ministri] ha avviato l'esame, in via preliminare, su proposta del Ministro dello Sviluppo economico, Flavio Zanonato, di un disegno di legge collegato alla legge di stabilità recante disposizioni in materia di sviluppo economico e competitività, per l'attuazione di prime misure indicate nel piano Destinazione Italia. L'esame proseguirà in una prossima seduta del Consiglio.»

Con questo stringato comunicato, che riferisce dei lavori della seduta di venerdì 15 novembre, pubblicato sul sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri si chiude una settimana che è stata caratterizzata dalla «consultazione lampo» [così definita felicemente da STAFFETTA] degli operatori del settore sulle misure per ristrutturare la rete distributiva dei carburanti.

La scorsa settimana era circolata una ennesima versione della bozza normativa [che abbiamo pubblicato su FIGISC ANISA NEWS N. 42 dell'11.11]. Alla vigilia dell'incontro convocato dal Ministero per il 12.11 del «tavolo di settore» [invitati: UNIONE PETROLIFERA, ASSOPETROLI, GRANDI RETI, FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA, ANCI Associazione Nazionale Comuni, REGIONI, COOP, CONAD e FEDERDISTRIBUZIONE] era stata presen-

tata dal Ministero una ulteriore versione con qualche modifica rispetto ai testi precedenti.

Le modifiche riguardavano in sintesi tre aspetti: dal documento venivano tolti i commi riguardanti la ristrutturazione in rete autostradale, la liberalizzazione dei tabacchi negli impianti di distribuzione carburanti e la questione degli impianti «ghost».

Il primo punto veniva rimandato al tavolo di lavoro sulle autostrade [che dovrebbe essere convocato a breve termine]; il secondo è stato tolto perché il Ministero delle Finanze e l'Agenzia del Monopolio non ne vogliono proprio sapere [e ritengono di fregarsene tranquillamente delle opinioni di Antitrust in merito]. Il terzo punto è solo una «furbata»: è stato tolto dal contesto della ristrutturazione, ma solo per reinfilarlo nella norma «comunitaria salva infrazioni» [insomma un gioco delle tre carte; e, comunque, sui ghost, a differenza dei tabacchi, detta legge Antitrust e, decisamente di più, l'euroburocrazia di Bruxelles attivata dai soliti noti].

Al tavolo di settore, il Ministero ha dato ai convocati meno di 48 ore per presentare emendamenti, dal momento che il provvedimento sarebbe andato in Consiglio dei Ministri subito dopo: insomma una «consultazione lampo», meramente di facciata.

Nei tempi strettamente concessi, FAIB, FEGICA e FIGISC hanno presentato alcuni emendamenti e raccomandazioni, chiedendo:

- ✓ il reinserimento della libertà di vendita dei tabacchi;
- ✓ l'accesso al Fondo indennizzi dei gestori che sono stati costretti da pressioni delle compagnie, a partire dal 2012, al rango di «guardiani» di impianti ghost [il ghost è stato introdotto dalla legge di liberalizzazione

del Governo Monti, che risale appunto al 2012];

- ✓ l'inserimento di una norma – oggi non prevista – che renda necessario il secondo livello di contrattazione [inutile fare ristrutturazione se non si introduce la salvaguardia della contrattazione collettiva];
- ✓ la richiesta di mettere ordine tra i diversi criteri di incompatibilità degli impianti [nel testo del Ministero si sovrappongono i vecchi criteri del 2001 (decreto Marzano) ed i nuovi criteri previsti dal provvedimento].



Che la consultazione, oltre che «lampo», sia stata anche «pro-forma» è dimostrato dal fatto che il provvedimento è entrato venerdì in Consiglio dei Ministri così com'era già prima dell'incontro del 12 novembre. Anche se non ne è ancora uscito, perché – come dice il comunicato di Palazzo Chigi – se ne parlerà ulteriormente in una prossima riunione del Governo.

Riepilogata l'ultima settimana di una vicenda che dura da settembre [la prima versione di una bozza di provvedimento per il settore (prevista dentro il decreto del «Fare Due») è stata infatti pubblicata su FIGISC ANISA NEWS N. 34 del 16.09.2013], c'è innanzitutto da dire che la ristrutturazione non si fa più «per decreto», ma attraverso un normale disegno di legge di iniziativa governativa che, indipendentemente da come uscirà da uno dei futuri Consigli dei Ministri, dovrà pas-

sare poi attraverso un regolare percorso nei due rami del Parlamento, con opportunità per essere migliorato, ma anche con insidie per essere peggiorato rispetto a come uscirà da Palazzo Chigi.

E che vi siano non poche e clamorose contraddizioni su come intervenire per ristrutturare la rete è rappresentato dalle stesse posizioni emerse all'ultimo «tavolo di settore» tenutosi martedì scorso.

Perché, ad esempio, se la qualità della rete «europea» è quella dei *ghost*, in difesa dei quali si è speso il Presidente di Unione Petrolifera, GILOTTI, o se nella rete non si possono vendere neppure i tabacchi, o se ci si affanna a cancellare del tutto l'obbligo dei prodotti ecocompatibili, gettando alle ortiche strategie di ammodernamento e tutele del territorio e dell'ambiente solo per paura dei cosiddetti obblighi «asimmetrici», definire questa come «ristrutturazione» è come fare nozze coi fichi secchi.

Perché, sempre a titolo d'esempio, la GDO, per bocca della sua ala «cooperativa», ha già fatto sapere [ma l'abbiamo segnalato fin dal bell'inizio, quando abbiamo sottolineato le ambiguità delle prime versioni della norma] che non ha intenzione di pagare la ristrutturazione contribuendo al Fondo: «ci mancherebbe altro» questa la motivazione «che paghi chi sta facendo efficienza, paghi chi da sempre fa inefficienza!».

Come abbiamo avuto modo di trattare su FIGISC ANISA NEWS N. 41 del 28.10, di che «efficienza» si tratti è ben noto: non c'è alcuna particolare «virtuosità» in operatori che comprano a molto meno, non pagano costi di logistica e di qualità, non pagano costi di sistema, proprio in funzione del fatto che è proprio il sistema petrolifero tradizionale a consentire loro sia: 1) di esistere, che: 2) di esistere così: sono artefatti e non già la felice formula di convenienza ed

efficienza. Così come è chiaro che l'industria petrolifera è il vero unico operatore di «efficienza» ed «inefficienza», in quanto consente la prima in via indiretta ai «pianisti dell'extrarete in rete» e persegue sistematicamente la seconda sulla propria stessa rete ed a scapito diretto dei suoi operatori di filiera: convenzionati e, assai più ferocemente, gestori.

E detto questo, non è ancora finita! Si può pensare che l'intervento sulla rete possa solo tradursi nella chiusura di «x» numero di impianti e nella estromissione di «y» gestori [sia pure con qualche forma di indennizzo], in totale assenza di correlate misure di completamento per mettere ordine e regole nella giungla dei rapporti «dentro» la rete e dare un senso a disposizioni di legge che già esistono, ma sono prive di qualunque reale efficacia?

Sbagliato! Anche questi contenuti devono stare nella partita che altrimenti diventa solo un giochetto sbrigativo – e che ognuno vuole giocare a modo suo, senza investirci nulla e rifilando il cerino a qualcun altro! – con il quale si spera, con artifici e magheggi, di avere anche un «sottoprodotto di lavorazione» in più: togliersi dalle scatole una buona volta i gestori.

[Maurizio MICELI]



CANTARELLI, ANISA: GRANA DISDETTE CONTRATTI E TEMPI RISTRUTTURAZIONE

Autostrade dentro o fuori dal disegno di legge sulla ristrutturazione? Secondo le ultime stesure sono stati espunti gli ex commi 29 e 30, anche perché il Ministero sarebbe in procinto di convocare le parti del «tavolo autostrade».

Come si dovrebbe fare «ristrutturazione» in autostrada? Le bozze di provvedimento indicano un *mix* tra un «piano di ammodernamento e di razionalizzazione delle aree di servizio autostradali, tenendo conto delle mutate esigenze di servizio agli automobilisti e di assistenza ai veicoli al fine di conseguire un mercato dei servizi agli utenti dell'autostrada efficiente e competitivo» e la verifica delle condizioni di sicurezza stradale secondo criteri di incompatibilità già inseriti nei commi 21 e 22 [versione pubblicata su FIGISC ANISA NEWS N. 42 dell'11.11.2013]. Era altresì previsto che potessero essere dismesse le aree di servizio «non rispondenti alle condizioni di sicurezza ovvero non rispondenti alla finalità del piano», oppure trasformate e diversificate «secondo le condizioni indicate in sede di affidamento della subconcessione», passaggio che richiama, tanto per essere chiari, gli indirizzi emanati dal Ministro Passera sullo spirare del Governo Monti, che introduceva la possibilità, per dirne una, dei *ghost* anche in autostrada.

Tale «piano di ammodernamento e di razionalizzazione» doveva essere adottato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione di quello che fino all'altro giorno era un decreto ed oggi è diventato un disegno di legge [quindi strumento con tempi diversi] ed in cui, peraltro, le autostrade non ci sono.

Al «piano» era collegato un periodo di proroga di otto mesi [poi ridotti drasticamente a due in una versione successiva]

per l'indizione delle gare per le subconcessioni scadute, che comunque sarebbero state indette se il famoso piano non avesse visto la luce entro i sei mesi previsti. Comunque il periodo di proroga era funzionale a definire le condizioni economiche, gli obblighi di gestione, i rapporti contrattuali e non ultima la famosa questione delle *royalty* «in funzione del calo del traffico autostradale e dei consumi».



Pende come un macigno su tutta questa vicenda [che oggi non si capisce più se abbia ancora un ragionevole percorso ed in che tempi e condizioni o se verrà invece abbandonata alle arbitrarie scorriere delle parti] la questione della disdetta unilaterale dei contratti data ai gestori dalle compagnie per scadenza della subconcessione, che è poi il punto centrale della vertenza del tavolo autostradale.

La situazione è drammatica: senza che da un lato siano indicati i tempi necessari sia a) ad affrontare una ristrutturazione della rete e dei servizi, che b) ad accompagnarla con la ridefinizione dei rapporti interni al settore tra Concessionari e compagnie e tra i gestori e le compagnie [e quindi con

la ripresa di una stagione di accordi], il comparto è destinato a smottare in una fragorosa frana che non risparmierà né quanti ne portano la responsabilità [e ci sia consentito non dolercene] né molto prima e ben più gravemente quanti non ne portano alcuna responsabilità [che abbiamo il dovere di tutelare].

Nell'incertezza, invece, prevalgono inevitabilmente le spinte a radicalizzare lo scontro innalzando il livello della pressione: finora, infatti, le aziende non solo non hanno ritirato le disdette, approfittandosi di questa «*nebbia*» decisionale che permane da mesi e che non è stata dissipata neppure in queste settimane con il provvedimento sulla ristrutturazione, ma anzi ne spediscono altre, anche quando [è il caso, solo per fare un esempio, di marchi petroliferi operanti sulla A22] sono palesemente in contrasto con le condizioni di durata in regime di concessione stabilite dalle leggi in vigore ed i relativi contratti dovrebbero essere nulli per legge.

Quanto diavolo ancora si deve aspettare per avere un segno su come si deve procedere in questo pantano? Chiaro e tondo: la pazienza, da questa parte del tavolo, è ormai finita.

[Stefano CANTARELLI]



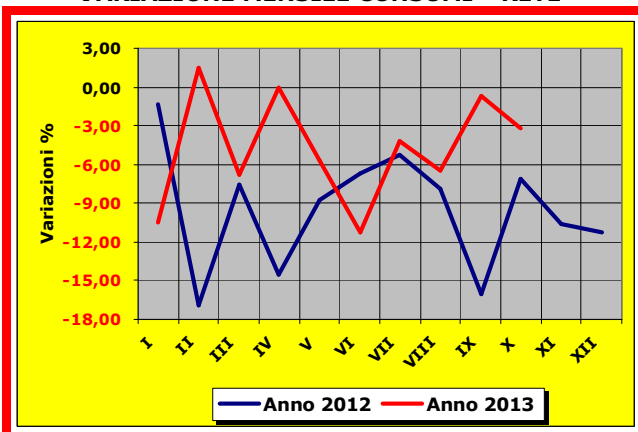
CONSUMI AD OTTOBRE: ANCORA UN -3,17 % IN RETE, ED IN EXTRARETE +7,13%

Dopo un settembre con il segno più, i consumi ad ottobre ritornano con il segno negativo, ancorché assai vicino al pareggio: i consumi complessivi di benzina e gasolio, infatti, marcano una perdita dello 0,08 % rispetto all'ottobre dell'anno scorso, a parità di giornate di consegna.

E se settembre, con un +2,10 %, si inseriva nella breve lista delle «*mosche bianche*» dei mesi con segno in controtendenza [aprile: +2,34 %, e febbraio: +1,03 %], ottobre, con il suo -0,08 %, si aggiunge in coda agli altri sei mesi con segno meno: gennaio -6,47 %, marzo -4,77 %, maggio -3,22 %, giugno -8,13 %, luglio -0,26 %, agosto -1,58 %.

Ad ottobre i consumi di benzina scendono di 0,37 punti percentuali; salgono di 0,05 punti percentuali quelli di gasolio, mentre i consumi di g.p.l. aumentano del 12,10 % rispetto allo stesso mese del 2012.

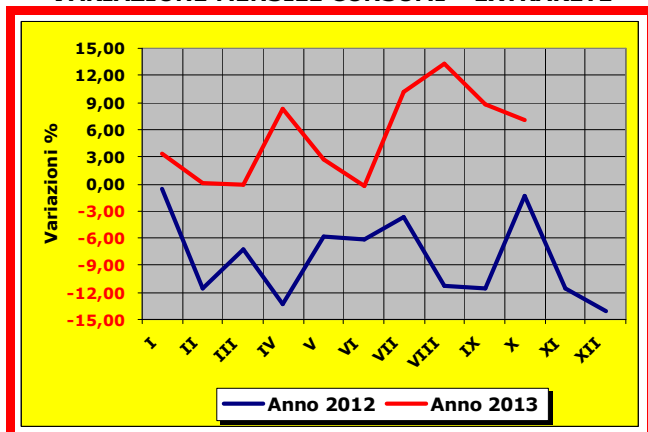
VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - RETE



Sempre e solo sulla rete, tuttavia, continuano a scaricarsi le perdite che questo mese sono quasi interamente compensate dalla progressiva crescita del circuito extrarete: quest'ultimo, infatti, ad ottobre fa registrare un incremento di ben 7,13 punti percentuali. Per contro la rete perde il

3,17 %, ossia altri 80 milioni di litri in meno dello stesso mese del 2012, contro i 77 milioni in più del segmento extrarete.

VARIAZIONE MENSILE CONSUMI - EXTRARETE



Si attenua, ma non cambia, il segno negativo dei consumi progressivi di benzina e gasolio dell'intero periodo di dieci mesi gennaio-ottobre 2013 sullo stesso periodo del 2012: il segno negativo è però sempre una ricorrente costante [gennaio: -6,47 %, febbraio: -2,92 %, marzo: -3,60 %, aprile: -2,12 %, ancora maggio: -2,37 %, giugno: -3,73 %, luglio: -3,19 %, agosto: -2,99 %, settembre: -2,37 %] confermata ad ottobre ancora con un -1,97 % e circa 678 milioni di litri persi nel complesso.

Sono, infatti, diminuiti di 2,03 punti percentuali e di quasi 212 milioni di litri i consumi totali di benzina, di quasi 464 milioni di litri e di 1,95 punti percentuali quelli di gasolio, mentre i consumi di gpl sono aumentati nel periodo di quasi 253 milioni di litri e del 12,38 %.

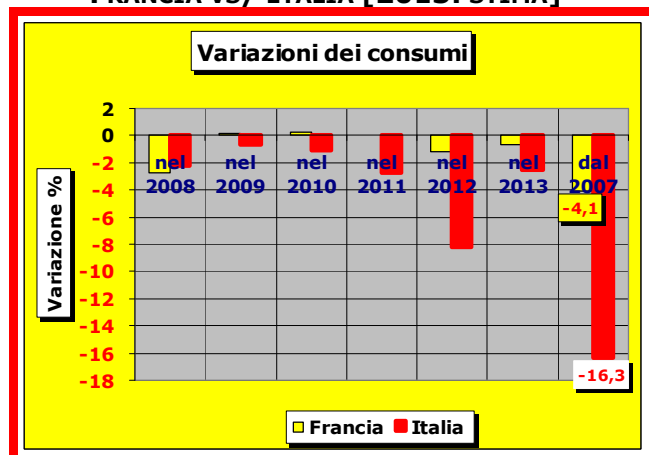
Il saldo dei dieci mesi è dato da un risultato positivo per l'extrarete, con oltre 588 milioni di litri in più [+6,01 %] ed uno negativo per la rete, con oltre 1.264 milioni di litri di flessione [-5,16 %].

CONSUMI GENNAIO-OTTOBRE 2013 E 2012 E VARIAZIONI % - MLD LITRI

Prodotti	2012	2013	Var. %
Rete	9,309	8,772	-5,76%
Extra	1,147	1,472	+28,29%
Benzina	10,456	10,244	-2,03%
Rete	15,194	14,466	-4,79%
Extra	8,643	8,907	+3,05%
Gasolio	23,837	23,373	-1,95%
Rete	24,503	23,239	-5,16%
Extra	9,790	10,378	+6,01%
Totale	34,292	33,617	-1,97%
Gpl	2,042	2,294	+12,38%

Per dare un'idea di paragone, in Francia nei primi nove mesi del 2013 la flessione sullo stesso periodo del 2012 non superava un -0,64 % [ossia una percentuale tre volte inferiore a quella italiana], mentre in tutto il 2012 i consumi francesi si sono ridotti rispetto al 2011 solo dell'1,21 % contro il -8,19 % dell'Italia [circa sette volte di meno].

VARIAZIONI % DEI CONSUMI SULL'ANNO PRECEDENTE E COMPLESSIVI DAL 2007 - FRANCIA VS/ ITALIA [2013: STIMA]



Intanto, in base alla stima delle diverse dinamiche delle vendite tra reti e circuiti, aggiornando ai dati di ottobre sull'intero anno 2013 l'analisi che FIGISC/ANISA ha già sviluppato fino al mese di settembre [si veda, da ultimo, FIGISC ANISA NEWS N. 39 del 14. 10.2013], i numeri sarebbero [sempre con l'avvertenza che si tratta pur sempre di una stima] i seguenti:

VENDITE IN MILIARDI DI LITRI
2008-2013

Anno	RA ¹	RO-C ²	RO-B ³	RO-T ⁴
2008	3,4	29,6	3,0	32,6
2009	3,3	29,1	3,3	32,5
2010	3,2	28,4	3,8	32,2
2011	2,9	27,0	4,6	31,6
2012	2,2	23,7	5,7	29,4
2013 ⁵	1,8	22,2	6,8	29,0

¹RA = Rete autostradale

²RO-C = rete ordinaria «colorata»

³RO-B = rete ordinaria indipendente

⁴RO-T = rete ordinaria complessiva

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-ott



Nella tabella successiva, invece, sono indicate le quote di mercato [consolidate e stimate] distintamente per segmenti ed assetti della rete dal 2008 al 2013.

Al netto della rete autostradale - che perde dal 2008 il 46,48 % delle vendite e oltre 1,6 miliardi di litri -, la rete ordinaria, secondo le stime FIGISC/ANISA, è scesa dai 32,6 miliardi di litri di consumi nel 2008 ai 29,0 stimati al 2013, con una perdita di 3,6 miliardi di litri [-11,1 %]. Nella rete ordinaria, le stime calcolano che la rete «colorata» abbia perso dal 2008 7,4 miliardi di litri, ossia il 25,1 %, a fronte dei guadagni della rete «bianca», pari a 3,8 miliardi di litri ed una crescita del 129,0 %.

Sempre per la rete ordinaria, la quota di mercato della rete colorata sarebbe passata dal 90,9 % del 2008 al 76,5 % nel 2013, quella della rete indipendente dal 9,1 % al 23,5 %.

QUOTE DI MERCATO 2008-2013
TRA RETE AUTOSTRADALE ED ORDINARIA
E NELLA RETE ORDINARIA TRA RETE
COLORATA E RETE INDIPENDENTE

Anno	RA ¹	RO-T ²	RO-C ³	RO-B ⁴
2008	9,6%	90,4%	90,9%	9,1%
2009	9,3%	90,7%	89,7%	10,3%
2010	9,0%	91,0%	88,1%	11,9%
2011	8,4%	91,6%	85,5%	14,5%
2012	7,1%	92,9%	80,7%	19,3%
2013 ⁵	6,0%	94,0%	76,5%	23,5%

¹RA = Rete autostradale

²RO-T = rete ordinaria complessiva

³RO-C = rete ordinaria «colorata»

⁴RO-B = rete ordinaria indipendente

⁵Stima per il 2013 su tendenze gen-ott

FIGISC NAPOLI: AL VIA
IL TERZO CORSO DI
AGGIORNAMENTO GESTORI

Organizzato da FIGISC CONFCOMMERCIO della PROVINCIA DI NAPOLI, ed **interamente finanziato dalla CAMERA DI COMMERCIO**, avrà inizio **mercoledì 20 novembre p.v.** il **3° CORSO DI AGGIORNAMENTO PER I GESTORI DI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI**.

Il Corso, **aperto anche al personale dipendente**, nasce dall'esigenza di formare figure professionali sempre più avanzate in grado di fare fronte alla rapida evoluzione del mercato e di dare il proprio contributo all'ammodernamento della rete distributiva. Una figura capace di realizzare tutte le operazioni da compiere nello svolgimento del lavoro, con adeguato supporto di strumenti tecnologici, informatici e telematici.

Il corso della **durata di 100 ore** ha una struttura modulare così suddivisa:

- ✓ INFORMATICA DI BASE;
- ✓ INFORMATICA AVANZATA.

Al termine del corso i partecipanti saranno in grado di utilizzare un programma personalizzato, realizzato con il loro contributo, per la gestione delle attività ed in particolare:

- ❖ GESTIONE CARICO E SCARICO PER TIPOLOGIA DI CARBURANTE;
- ❖ GESTIONE VENDITE CARBURANTE GIORNALIERE;
- ❖ GESTIONE VENDITE GIORNALIERE NON OIL;
- ❖ SITUAZIONE ECONOMICA CLIENTI E FORNITORI;
- ❖ GESTIONE CALI CARBURANTI;
- ❖ CASSA.

Le iscrizioni saranno accettate fino a copertura dei posti disponibili.

Per ulteriori informazioni rivolgersi alla

SEGRETERIA FIGISC NAPOLI:

tel.: 081-7979356

e-mail: figisc.napoli@gmail.com



ASSOPETROLI: MONITORARE LO «STACCO ITALIA», MA... DELLE IMPOSTE. GIUSTO !!!

«ASSOPETROLI ASSOENERGIA, così come avviene già per lo spread che segna il differenziale tra i BTP italiani e i Bund tedeschi, propone che sia rilevato anche lo **STACCO ITALIA ACCISE (SIA)**. Si chiede al Parlamento, con gli atti che riterrà più opportuni, di impegnare il Governo a disporre che il Ministero per lo Sviluppo Economico, che già rileva il prezzo medio Italia, sia quanto prima incaricato di rilevare periodicamente, dandone puntuale comunicazione al Parlamento, il valore del differenziale della quota fiscale sui prodotti energetici (accise più IVA) tra il nostro Paese e la media della quota fiscale corrispondentemente rilevata nei Paesi membri dell'Unione Europea. Ciò al fine di fornire elementi certi al consumatore affinché egli abbia contezza di quanto stia effettivamente corrispondendo all'Erario per ogni litro di carburante acquistato sotto forma di imposte indirette, informandolo nel contempo di come tali ingenti risorse economiche siano utilizzate dallo Stato.»

Così ha dichiarato il Vicepresidente di Assopetroli, **Simone CANESTRELLI**, nel corso dell'audizione del 12 novembre reso alla VI^a Commissione Finanze della Camera dei Deputati: una richiesta che troverà l'incondizionato assenso e sostegno in tutte le sedi da parte di FIGISC/ANISA CONFCOMMERCE.

Come è noto, da anni in tutte le salse si è usato ed abusato della famosa questione dello «stacco del prezzo industriale» tra Italia e media europea, settimanalmente rilevato dalla Commissione Europea e ripresa dal Ministero per lo sviluppo economico, ma certo non esiste alcuna verifica dello «stacco delle imposte» tra Italia e media europea.

La situazione dei prezzi dei carburanti nell'Europa Comunitaria è una realtà estremamente complessa e variegata: un fatto che normalmente non è preso nella doverosa considerazione perché sono prevalenti i riferimenti generici ordinariamente assunti per le ricorrenti polemiche mediatiche sul prezzo nazionale italiano. Il riferimento generico e generalizzato non aiuta certo a fare chiarezza né sul perché di determinati scostamenti né sulla reale identificazione dei fattori che determinano tali scostamenti, i quali, per inciso, sono replicabili, con valori in negativo od in positivo, per ciascuno dei Paesi membri.

Premesso che, tra i fattori del prezzo, la quotazione internazionale dei prodotti finiti è tutto sommato abbastanza omogenea nel mercato europeo, ad influenzare le differenze sono certamente il sistema distributivo [a sua volta subordinato a diverse variabili: di morfologia del singolo Paese e della sua concentrazione demografica sul territorio, di struttura della logistica e della rete, ecc. che hanno notevoli gradi di diversificazione] e, soprattutto – per l'incidenza ponderale sul prezzo finale – la pressione fiscale sui carburanti, che è tutt'altro che «armonizzata» nel contesto comunitario.

Quando si assumono, pertanto, in maniera del tutto simbolica od acritica [o «feticistica», se si vuole] alcuni indicatori che dovrebbero misurare una sorta di «congruità teorica ottimale» del prezzo italiano rispetto al contesto medio europeo, si rischiano semplicismi e schematismi che diventano tanto più discutibili ove essi costituiscano la causale o la finalizzazione giustificativa per interventi di natura normativa [la mitizzazione dello «stacco del prezzo industriale» Italia-Europa è senz'altro il più ricorrente esempio].

Fuorvianti sono altresì i confronti che avvengono sulla base di prezzi ponderali [basati cioè sul «peso» in termini di consumi dei diversi Paesi comunitari (per cui le medie vengono valutate, ad esempio, su quote tarate sul numero degli abitanti)]: un litro di benzina o gasolio è sempre un litro, e

così dicasi per i fattori che compongono il prezzo di un litro di carburante.

Così come sono parzialmente mendaci i dati che non tengano conto di «*variabili locali*» che influenzano il risultato finale del confronto: a titolo d'esempio, le addizionali regionali di accisa sulla benzina in Italia riguardano una mole ragguardevole di consumi che innalzano la media dell'accisa reale di un centesimo/litro rispetto all'accisa ufficiale usata per il computo delle imposte e dei prezzi industriali medi comunitari, un tanto falsando nella stessa misura la risultante del cosiddetto «*stacco*».



Gli elementi salienti sono che c'è un amplissimo *range* tra i prezzi nell'ambito comunitario e tra le loro componenti, esemplificato dai seguenti dati:

- ✓ lo scarto tra il prezzi medi nazionali al consumo più alti e quelli più bassi per la benzina è di ben 0,468 euro/litro, di 0,440 per il gasolio [dato medio gennaio-ottobre 2013];
- ✓ lo scarto tra le imposte medie nazionali più alte e quelle più basse per la benzina è di 0,475 euro/litro [più ampio, dunque, di quello del prezzo al consumo], di 0,463 per il gasolio;
- ✓ lo scarto tra i prezzi industriali medi nazionali più alti e quelli più bassi per la benzina è di 0,122 euro/litro, di 0,096 per il gasolio.

E per quanto attiene l'Italia, è da dirsi che una rappresentazione oggettiva della realtà – al di là delle polemiche, delle fina-

lizzazioni e strumentalizzazioni a vario titolo – è la seguente:

- ❖ il prezzo al consumo italiano della benzina è superiore alla media comunitaria di 0,252 euro/litro e quello del gasolio di 0,246 euro/litro;
- ❖ le imposte italiane sulla benzina sono superiori alla media comunitaria di ben 0,237 euro/litro e quelle sul gasolio di 0,236 euro/litro;
- ❖ il prezzo industriale italiano della benzina è superiore alla media comunitaria di 0,015 euro/litro e quello del gasolio di 0,010;
- ❖ in altri termini, le maggiori imposte assorbono il 94,05 % per la benzina ed il 95,93 % per il gasolio della differenza del rispettivo prezzo al consumo sulla media comunitaria;
- ❖ nel gennaio 2011 il prezzo della benzina in Italia stava al decimo posto [dall'alto in basso] tra i Paesi dell'Unione: da due anni sta quasi stabilmente al primo posto, cioè è il più caro dell'Europa Comunitaria.



Nelle tavole accanto è riportato lo stacco del prezzo al consumo, delle imposte e del prezzo industriale dell'Italia con la media aritmetica europea dal dicembre 2011 all'ottobre 2013. Per chi vuol saperne di più si veda sulla *home page* di www.figisc.it su *Flash News* articolo «Lo stacco dei prezzi con l'Europa sono le imposte italiane» con allegato file.

STACCHI CON L'EUROPA – BENZINA - €/LT.

Periodo	Prezzo finale	Imposte	Prezzo ind.le
dic-11	+0,232	+0,194	+0,038
gen-12	+0,241	+0,238	+0,003
feb-12	+0,244	+0,233	+0,011
mar-12	+0,260	+0,231	+0,029
apr-12	+0,270	+0,234	+0,036
mag-12	+0,260	+0,230	+0,030
giu-12	+0,259	+0,244	+0,015
lug-12	+0,253	+0,245	+0,008
ago-12	+0,260	+0,246	+0,014
set-12	+0,277	+0,253	+0,024
ott-12	+0,274	+0,248	+0,026
nov-12	+0,251	+0,244	+0,007
dic-12	+0,256	+0,243	+0,013
gen-13	+0,253	+0,237	+0,016
feb-13	+0,254	+0,237	+0,017
mar-13	+0,270	+0,222	+0,048
apr-13	+0,234	+0,233	+0,001
mag-13	+0,235	+0,233	+0,002
giu-13	+0,247	+0,238	+0,009
lug-13	+0,259	+0,243	+0,016
ago-13	+0,259	+0,240	+0,019
set-13	+0,261	+0,242	+0,019
ott-13	+0,265	+0,255	+0,010

STACCHI CON L'EUROPA – GASOLIO - €/LT.

Periodo	Prezzo finale	Imposte	Prezzo ind.le
dic-11	+0,232	+0,194	+0,038
gen-12	+0,241	+0,238	+0,003
feb-12	+0,244	+0,233	+0,011
mar-12	+0,260	+0,231	+0,029
apr-12	+0,270	+0,234	+0,036
mag-12	+0,260	+0,230	+0,030
giu-12	+0,259	+0,244	+0,015
lug-12	+0,253	+0,245	+0,008
ago-12	+0,260	+0,246	+0,014
set-12	+0,277	+0,253	+0,024
ott-12	+0,274	+0,248	+0,026
nov-12	+0,251	+0,244	+0,007
dic-12	+0,256	+0,243	+0,013
gen-13	+0,253	+0,237	+0,016
feb-13	+0,254	+0,237	+0,017
mar-13	+0,270	+0,222	+0,048
apr-13	+0,234	+0,233	+0,001
mag-13	+0,235	+0,233	+0,002
giu-13	+0,247	+0,238	+0,009
lug-13	+0,259	+0,243	+0,016
ago-13	+0,259	+0,240	+0,019
set-13	+0,261	+0,242	+0,019
ott-13	+0,265	+0,255	+0,010