

N. 38/2014 - 22.09.2014

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 11 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 38

**PASSA DEFINITIVAMENTE
LA LEGGE CHE LIBERALIZZA
GLI IMPIANTI *GHOST* OVUNQUE**

[pagina 1]

**TRATTATIVE RINNOVI ACCORDI:
SENZA REGOLE SUL PREZZO
NON SI RISOLVONO I PROBLEMI**

[pagina 3]

**CREMA: I GESTORI SPIEGANO
AL COMUNE IL LORO NO
ALLA POMPA BIANCA COOP**

[pagina 6]

**MALE CONSUMI AD AGOSTO:
MENO 3,5 % IN GENERALE,
LA RETE PERDE IL 4,6 %**

[pagina 8]

**AUMENTO IMPOSTE UNICO
FATTORE DELL'AUMENTO DEI
PREZZI: 22 MILIARDI EURO
IN PIÙ DAL 2011**

[pagina 9]

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

PASSA DEFINITIVAMENTE LA LEGGE CHE LIBERALIZZA GLI IMPIANTI *GHOST* OVUNQUE

Con il voto dell'assemblea del Senato del 17 settembre, è passato definitivamente l'articolo 23 del disegno di legge AS 1533 [*«Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea. - L. europea 2013 bis»*], che liberalizza l'insediamento degli impianti *ghost* ovunque sul territorio.

Art. 23.

(Stazioni di distribuzione dei carburanti ubicate nelle aree urbane. Caso EU PILOT 4734/13/MARKT).

1. All'articolo 28, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, le parole: *«posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali»* sono sostituite dalle seguenti: *«ovunque siano ubicati»*.

L'articolo è passato al Senato con 221 voti favorevoli, 14 astenuti e 5 contrari, dopo che alla Camera la legge era stata votata in assemblea ancora in data 11 giugno 2014 [Atto Camera 1846], e la norma sui *ghost*, che allora era contenuta nell'articolo 20, era stata approvata dai deputati con 375 voti a favore, 14 astenuti e 41 contrari [tra i quali quello dell'On.le Luca Squeri, che si era fatto promotore in XIV^a Commissione, assieme all'On.le E. Savino

di un emendamento, non accolto, che inseriva delle prescrizioni limitative che erano peraltro in linea con la bozza di decreto legge governativo sulla ristrutturazione della rete].

Come già illustrato a suo tempo [si vedano FIGISC ANISA NEWS N. 47 del 16.12.2013 e N. 3 del 27.01.2014], le motivazioni a «so-stegno» della norma sui *ghost* sono letteralmente le seguenti:

«L'articolo 20 è volto a eliminare l'obbligo di presidio delle stazioni di distribuzione dei carburanti previsto esclusivamente nei centri urbani. Nell'ambito del caso EU Pilot 47 34/13/MARKT, la Commissione europea ha rilevato che la legislazione nazionale e regionale relativa alle stazioni di servizio ubicate nei centri urbani, limitando l'apertura di impianti di distribuzione di carburante non presidiati nell'arco delle ventiquattro ore, viola il principio della libertà di stabilimento, previsto dall'articolo 49 del TFUE, e il divieto di restrizione territoriale, previsto dall'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2006/123/CE (cosiddetta «direttiva servizi»).

Con comunicazione in data 30 luglio 2013, in risposta alle controdeduzioni da parte italiana, la Commissione europea ha espressamente preannunciato l'apertura di una procedura di infrazione qualora l'Italia entro l'autunno non comunichi di avere intrapreso la modifica legislativa della norma contestata. L'eliminazione del limite all'apertura degli impianti ghost all'interno dei centri abitati è stata anche espressamente indicata come intervento necessario per il mercato dei carburanti da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nelle segnalazioni al Governo e al Parlamento, ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge n. 287 del 1990, relativamente agli anni 2012 e 2013, nonché nell'audizione della stessa Autorità presso la X Commissione permanente della Camera.»

Come a suo tempo fatto osservare – a parte il contenuto – perfino la formulazione formale di questa norma è fasulla: la norma che istituisce l'impianto *ghost* non è affatto

l'articolo 28, comma 7, della legge 111/2011, bensì l'articolo 18, comma 1, legge sulle liberalizzazioni n. 27/2012 - Governo Monti -, che, tuttavia, interdive tale forma di servizio nei centri abitati.

Di questa norma – che è stata emanata sotto ricatto dell'infrazione di Bruxelles – si deve «ringraziare» l'industria petrolifera che opera in Italia, nazionale od internazionale che essa sia [così come in passato, su altre norme del settore, sempre estorte sotto la minaccia comunitaria, si deve ringraziare la grande distribuzione italiana], che ha innescato la mina dell'ingerenza europea [l'Europa comunitaria, incapace di risolvere le crisi di qualsiasi tipo e trovare soluzioni per la crescita di 450 milioni di cittadini, ha tuttavia tempo di occuparsi di bagatelle] per gestire i propri comodi strettamente nazionali.



Cos'è il *ghost*, infatti? Non certo quella sbandierata modernità e soluzione «avanzata» della rete – motivazioni tutt'al più usate come pretesto dagli euroburocrati del diritto e del mercato e dai loro omologhi nazionali per assecondare la potente *lobby* del *ghost* –, ma una specie di *jolly* di un bisunto mazzo di carte buono per tutte le bisbocce.



La «ghostizzazione», pessimo neologismo, di un impianto, anche marginale, consente diversi risultati: investire zero, mantenere erogati sulla carta svendendo prodotto a prezzi stracciati per garantirsi un domani comunque una rendita di posizione, contendendo, da un lato, litri a quella stessa concorrenza di indipendenti e grande distribuzione creata con le proprie stesse mani con la politica dello svendere, dall'altro lato, prodotto con il doppio prezzo di cessione, sottoscrivere una specie di assicurazione sul rischio di una più chimerica che probabile ristrutturazione, infine, semplificare il quadro «sociale» del settore tramutando i gestori in sorveglianti a qualche euro/kilolitro, recuperare costi - invero ben marginali! - bastonando piccole imprese ed occupazione.

Tutta qui la «modernità» del *ghost*: ed è per questa «modernità» che non si è esitato a scomodare il Parlamento nazionale e persino la grande Europa Comunitaria. Che hanno prontamente convenuto.

E se dell'Europa si è già più sopra detto sulla sua indubbia efficacia ad occuparsi di bagatelle piuttosto che di cose serie, del Parlamento si può dire che una volta di più ha perso l'ennesima occasione per voler capire qualcosa di questo settore e con quali miserie in questo mercato si facciano i «miracoli» sui prezzi e la concorrenza, e dei Governi, invece, dei Governi si può dire che non possono che essere soddisfatti di questa «moderna» invenzione che sembra far abbassare i prezzi mentre aumentano le imposte.

Perché, automatizzare fa risparmiare costi [nonché lavoro ed occupazione!] che consentono di abbassare un pochino il prezzo, quel tanto che, mentre si cerca sulla *app* del cellulare il distributore più conveniente, ci si renda sempre meno consapevoli che l'accettatore del *prepay*, in cui si infila il sudato denaro, trattiene il 60 % di tasse e restituisce in cambio prodotto per il 40 % di quel che si paga.

E anche se questo succede ogni volta ed in ogni luogo in cui si fa benzina, almeno l'accettatore toglie di mezzo il gestore che magari ti spiega «dove finiscono i tuoi 50 euro»....

TRATTATIVE RINNOVI ACCORDI: SENZA REGOLE SUL PREZZO NON SI RISOLVONO I PROBLEMI

Proseguono in queste settimane gli incontri con le aziende per la discussione del rinnovo degli accordi economici: martedì 16 è stata la volta di ENI, con cui è previsto un prossimo incontro il 30 settembre, giovedì 18 quella di API-IP, che ha avuto un carattere esclusivamente interlocutorio, per il prossimo mese è già in calendario l'appuntamento con Q8. Finora, va pur detto con chiarezza, nessun risultato concreto è emerso da questo infinito lavoro che dura da due anni - su cui le Organizzazioni di categoria impegnano tempo ed energia e consumano giorno per giorno una frazione di credibilità agli occhi dei propri associati -, e per «concreto» si intende precisamente che non solo non si intravedono aspetti positivi che possano in qualche modo alleviare la situazione delle gestioni, ma che non si è giunti neppure a definire quanto meno un punto fermo [con l'eccezione di Esso], una specie di «tregua» rispetto alla deriva peggiorativa che caratterizza la situazione delle politiche commerciali e dei rapporti tra aziende e gestori.

L'ultima sollecitazione da parte di un Governo a rinnovare gli accordi risale ormai

al luglio del 2012. Da due anni a questa parte – cioè da quando sono scaduti i precedenti accordi – in questo settore, al di là della crisi economica generale e del crollo dei consumi, molteplici fattori hanno contribuito a far cadere a picco una situazione già precaria. La responsabilità sta inequivocabilmente da una sola parte: è fin troppo evidente che la distribuzione è ormai una palla al piede per l'industria petrolifera, c'è chi ha mollato il mercato italiano, chi lo sta mollando, tempo infinito si è perso ad aspettare una ristrutturazione che nessuno realmente vuole fare, ancora di più a non discutere di nuove forme contrattuali previste dalle norme sulle liberalizzazioni, l'unica strategia commerciale essendo stata quella di acuire il divario di prezzo tra rete ed extrarete, l'unica soluzione essendo stata quella di far pagare ai gestori il costo di politiche commerciali che durano la vita di una falena, di disapplicare gli accordi preesistenti con continue riduzioni di margine, di diffondere nuove forme contrattuali non previste dalle norme, di portarsi a casa la rete *ghost*. Pensare di rimettere rapidamente ordine in questo stato di cose è come pensare di svuotare il mare col cucchiaino da minestra.

Sarebbe illusorio pensare oggi ai tavoli con le aziende come si pensava fino a qualche anno fa: gli accordi si rinnovavano, fra vari tira e molla, tra pressioni crescenti per introdurre «flessibilità», generalmente con minimi aumenti del margine economico.

Oggi ci si arriva non perché la preoccupazione primaria delle aziende sia certo quella di rinnovare gli accordi, ma perché le aziende devono anzitutto discutere di politiche commerciali sulle quali non vi è né certezza né stabilità [né idee chiare da parte della stessa azienda], ci si arriva a terra bruciata, dopo che l'azienda ha battuto da tempo il territorio, uomo per uomo, strumentalizzando le difficoltà e lo stato di dipendenza economica del gestore, ci si arriva con proposte economiche che, ma proprio nel migliore dei casi, escludono in partenza un adeguamento economico migliorativo e che puntano, come già da tempo accade, ma sempre di più, a frantumare il

margine in mille nicchie dipendenti da variabili del tutto ipotetiche, in modo che sia difficile non solo difendere «l'intangibilità del margine», ma addirittura determinare «se», «come» e «quanto» sia davvero il «margine» medio, qualunque esso sia rispetto al passato in più od in meno.



Si può forse cogliere nell'ultimo incontro con ENI – ma con una forte dose di ottimismo della volontà, perché con il pessimismo della ragione si potrebbe anche pensare che si tratti di una nuova tattica per prendere tempo o semplicemente solo di un modo «più cortese» di relazionarsi formalmente con la controparte - un clima relativamente più disteso rispetto a quello che era lo *standard* delle precedenti trattative, uno sforzo di fare ragionamenti comuni [essere d'accordo sul confrontarsi non significa certo ancora essere necessariamente d'accordo sui contenuti e le soluzioni] sulla crisi del settore, su politiche commerciali meno avventuristiche, sulla funzione del gestore [forse è meglio chiamarla così, perché sussiste, visti i precedenti ed i fatti, un più che legittimo dubbio che l'azienda pensi esattamente in termini di «centralità» del gestore] nella rete di marchio, sulla ristrutturazione della rete distributiva, il tutto seguito anche dalla dichiarazione aziendale di voler predisporre per il prossimo incontro una sua nuova versione di proposta economica [e va precisato che finora su questo piano le proposte sono state deludenti]. Per certo i

fatti che ogni giorno avvengono sui piazzali continuano ad essere quelli di sempre. Anche se va detto che ENI, che pure porta una pesante responsabilità rispetto al degrado in cui è stato condotto il settore, rimane pur sempre forse l'unico soggetto, da *leader* del mercato, in grado ancora di invertire alcune tendenze e riscattare in parte il degrado rimettendo al centro il valore della rete, degli assetti, del prezzo.

Ma c'è un nodo fondamentale che va al di là di ogni possibile accordo con chiunque rinnovato o riscritto e che in ultima analisi vanifica qualunque risultato contrattuale e rende gli accordi «*aria fritta*», ed è quello del prezzo cui viene ceduto il prodotto nella rete. Come abbiamo già detto – e cento volte continueremo a ripeterlo! – questo mercato vive di una concorrenza drogata ed artefatta che si regge sulla anomalia di una discriminazione a monte tra gli operatori che non trova giustificazione né sul piano dei costi reali, né su quello dell'utilizzazione del marchio, né su quello della diversa soggettività degli investimenti: ed in questa concorrenza l'unico soggetto discriminato è il gestore della rete di marchio, nei confronti del quale viene stornata la clientela e quindi l'erogato in funzione di una incolmabile potenzialità competitiva.

Ed infatti ciò che ha mandato in *default* la categoria non è solo la riduzione del margine, frammentato a seconda delle modalità e sottomodalità di servizio, ma altresì la progressiva decurtazione dell'erogato a favore di chi gode di condizioni privilegiate nell'accesso del prezzo di cessione [ossia oggi, tra indipendenti e *ghost* di marchio, almeno il 30 % della rete].

Torniamo dunque al concetto delle così dette «*condizioni eque*» - una delle ennesime enunciazioni «*sterili*», ancorché contenute in leggi dello Stato -, per sottolineare almeno due cose:

- ✓ affidarne l'applicazione semplicemente all'accordo tra le parti – negli accordi o contratti che siano – significa volerle privare di ogni significato, mantenerle

come principio astratto e renderle arbitrarie sul piano interpretativo, ossia inefficaci sul piano pratico;

- ✓ se esse non sono precisate nella legge, chiederne l'adempimento ed il rispetto e contestarne l'abuso è semplicemente impossibile; quella norma, cioè, va integrata e specificata.

Risolvere questa anomalia, dunque, non è dunque solo un problema del settore, che anzi l'ha scientemente determinata.

Il 70 % del prezzo dei carburanti dipende da dinamiche interne: lo Stato italiano determina il 60 % del prezzo dei carburanti, il 10 % del prezzo è il peso del sistema distributivo – ed è lì che si annidano le anomalie del prezzo di cessione e gli artifici della concorrenza drogata –, un altro 30 %, infine, è questione di mercati internazionali [cheché se ne dica, un litro di benzina raffinata prima delle tasse e dei costi distributivi costa quasi uguale da un emisfero all'altro del mondo].

Possono Governo, Parlamento, Authority, chiamarsi fuori dal problema e lasciare che i trucchetti che avvengono sul 10 % del prezzo possano pareggiare per il consumatore quel che si gli sottrae con il 60 %, ad onta di ogni regola vera di mercato e concorrenza e sacrificando imprese ed occupazione?

La questione vera, dunque, va ben al di là di ogni accordo o contratto, di cui non è affatto un astratto «*accessorio*». [g.m.]



CREMA: I GESTORI SPIEGANO AL COMUNE IL LORO NO ALLA POMPA BIANCA COOP

L'Amministrazione di Crema [provincia di Cremona] sta predisponendo gli atti urbanistici per permettere la realizzazione di una nuova pompa bianca davanti alla IPERCOOP della città ed un ampliamento delle strutture commerciali. I Gestori, con il Presidente provinciale di FIGISC, **Graziano Bossi** in testa, si mobilitano e coinvolgono le associazioni, le parti politiche e la stessa Amministrazione, spiegando le proprie ragioni con un documento pubblico inviato ai Consiglieri comunali che di seguito riproduciamo:

I gestori degli impianti di distribuzione carburante di FIGISC-CONFCOMMERCIO, di ASCOM Crema e di ASVICOM confermano la più completa contrarietà al progetto di creazione di una nuova «mega» stazione di servizio al centro commerciale Gran Rondò.

Non si tratta di una posizione corporativa di chi ha «rendite» da difendere [ormai il margine lordo, con cui si devono pagare tutti gli oneri di gestione e remunerare il lavoro del gestore, è ridotto a 2/3 centesimi/litro (ossia meno del 2 % del prezzo dei prodotti)], ma della necessità sociale di tutelare occupazione, famiglie ed imprese, da processi di pura semplice «cannibalizzazione» del settore.

Sono, infatti, assolutamente certi – sulla scorta dell'esperienza accumulata in tutte le situazioni analoghe verificatesi sul territorio nazionale – che la nascita del nuovo «polo» dei carburanti porterà a ricadute pesantissime sulle gestioni carburanti esistenti sulla attuale rete distributiva dei carburanti e sulla relativa occupazione.

Le stazioni di servizio che operano nella grande distribuzione sono in grado di erogare l'equivalente di dodici – quindici impianti ordinari: ciò significa non solo mettere sicuramente sul lastrico altrettanti impianti, ma altresì precarizzare una parte di

rete del territorio ancora più ampia, sottraendo quote di erogato tali da portare al *default* il già precario equilibrio economico delle gestioni interessate.

A rischio, quindi, sono almeno una ventina di aziende.



Al di là del fatto che leggi e normative possano oggi consentire – se ricorrono i requisiti – una assoluta libertà di apertura ed insediamento dei punti vendita – che pure contrasta, a semplice livello di buon senso, con la necessità di razionalizzare una rete che è troppo polverizzata e pertanto poco efficiente [gli erogati medi nazionali per impianto sono pari a 1,1 milioni di litri contro i 3 o 4 di altri Paesi comunitari] –, al di là della sensibilità a tutte le opportunità di ridurre il prezzo dei carburanti, è opportuno che Amministratori ed Eletti, a tutti i livelli, si rendano, prima di decidere, ben consapevoli delle realtà che contraddistinguono questo mercato.

Naturalmente, tutti sono sensibili alle opportunità di ridurre il prezzo dei carburanti per le famiglie e le imprese [obiettivo che i gestori sottoscrivono in pieno], ma questo obiettivo non può essere perseguito scegliendo la via più semplicistica e delegata agli interessi più forti del mercato, ma forse quella che davvero rimette al centro le persone ed il bene comune.

È bene che si sappia in primo luogo che sui prezzi in Italia pesa una fiscalità che è

mediamente superiore di 24-25 centesimi/litro di quella media comunitaria: un fardello che dal 2012 – dopo gli aumenti *record* dell'accisa del dicembre 2011 – mette l'Italia al vertice della classifica negativa dei prezzi più alti nell'intera Unione Europea e che è costato agli italiani da allora circa 22 miliardi di euro generati dagli aumenti di accisa sui carburanti e dell'aliquota IVA, un fardello che è stato talmente recessivo da far cadere, da solo, i consumi, per di più nel contesto di una crisi economica che dura da sei anni, del 12 % in pochissimi anni.

Che in questo contesto – in primo luogo dipendente dalle scelte fiscali dello Stato – si possa salutare con favore chiunque interviene sul mercato ad offrire prezzi più bassi non stupisce: ma tale «convenienza» non è né un miracolo né un regalo.

I soggetti che si presentano sul mercato offrendo prezzi stracciati si approvvigionano sullo stesso mercato e dagli stessi soggetti che approvvigionano la precaria rete distributiva in cui opera il tradizionale «benzinaio». Dietro la «convenienza» si nasconde una semplice anomalia commerciale che è il contrario di una autentica «concorrenza»: le aziende petrolifere vendono alla grande distribuzione ed alle «pompe bianche» indipendenti, il medesimo prodotto ma a 18/20 centesimi/litro in meno che al gestore del proprio impianto di marchio, una differenza che non ha alcuna giustificazione sul piano dei costi [anzi, tutti i costi sono esclusivamente caricati sulla rete dei gestori]; il prezzo di cessione con cui benzina e gasolio sono distribuiti agli operatori sulla rete cui hanno accesso i consumatori è quindi un vero e proprio strumento di discriminazione per stornare vendite e clientela a favore di alcuni operatori e ad esclusivo discapito delle imprese di gestione tradizionali – peraltro vincolate all'acquisto in esclusiva dei prodotti -, di cui si causa intenzionalmente il *default* economico.

I prezzi «bassi» che alcuni – e non i gestori – possono offrire sono i risultati di una concorrenza che finora si è creata su questo mercato esclusivamente in funzione di una

premeditata discriminazione tra operatori attuata non sulle regole di mercato, ma sul progressivo abuso di dipendenza economica: una concorrenza drogata ed artefatta sulla quale chi avrebbe dovuto sorvegliare sulle regole ha preferito non vedere e chi avrebbe dovuto provvedere ha preferito ridurre il problema alla cosiddetta «pubblicità» dei prezzi, utile anche a far dimenticare al consumatore quanto pesano le imposte sul prezzo finale.



Al di là di leggi e norme [che tutelano interessi «forti» e vengono fatte osservare, mentre quelle che tutelano interessi «deboli» vengono sistematicamente disattese], queste sono - al di là dei «lustrini» della libertà di iniziativa economica e dei prezzi stracciati -, le problematiche che caratterizzano questo settore, su cui i gestori richiamano l'attenzione dei Rappresentanti eletti nell'esercizio delle loro funzioni.

Si lavori, piuttosto, come le Associazioni di Categoria chiedono ormai da molto tempo perché le compagnie petrolifere intanto riducano sulla propria rete i prezzi dei carburanti, azzerando il differenziale che penalizza il Cremasco rispetto a tutte le province limitrofe, e non si limitino solo a svendere prodotto ai nuovi entranti.

Il settore dei carburanti avrebbe bisogno di una drastica razionalizzazione della rete, che è la più pletorica d'Europa, in po-

chi anni i consumi sono crollati del 17 % [e si ribadisce per quasi due terzi a causa delle maggiori imposte].

Con il peso delle imposte che oggi grava sui carburanti, con la pesante flessione dei consumi, con un mercato la cui unica regola è la discriminazione tra operatori che colpisce l'unica categoria che non può competere perché ha le mani legate sia sul piano economico che contrattuale, ed è anzi esclusa preventivamente dalla competizione, ci si può chiedere quale senso abbia creare un nuovo punto vendita che fagociterà il mercato esclusivamente perché può partire da una condizione di esclusivo vantaggio e che lascerà comunque una ulteriore ferita nell'occupazione.

Di tutto ciò, Sindaco, Assessori e tutto il Consiglio devono essere almeno consapevoli per scegliere non solo in ossequio a leggi, disposizioni burocratiche o suggestioni sui prezzi, ma anche secondo coscienza sociale.

MALE CONSUMI AD AGOSTO: MENO 3,5 % IN GENERALE, LA RETE PERDE IL 4,6 %

Nuova doccia fredda sui consumi con i dati provvisori appena pubblicati dal Ministero: dopo l'effimero risultato positivo di luglio [+0,50 % sul luglio del 2013], il mese di agosto è andato decisamente male, anche se pesa un giorno in meno di consegne [i dati sui consumi, infatti, sono relativi ai volumi consegnati in rete ed extrarete]: il segno della somma di benzina e gasolio è tornato negativo, con 3,46 punti percentuali e quasi 117 milioni di litri in meno.

Nel consueto confronto tra rete ed extrarete, la prima accumula il 94 % delle perdite totali, con quasi 110 milioni di litri e 4,58 punti percentuali in meno, l'extrarete segna anch'essa un segno negativo nell'ordine di meno 0,72 punti percentuali e poco più di 7 milioni di litri.

I consumi di benzina sono nel complesso in diminuzione di oltre 41 milioni di litri [3,74 punti percentuali in meno]: volumi che derivano da una perdita in rete di quasi 64 milioni di litri e 6,80 punti percentuali e da un guadagno in extrarete di quasi 23 milioni di litri e di 13,82 punti percentuali in più, volumi che rientrano in rete nelle pompe bianche e/o nella GDO.



Negativo è anche il segno dei consumi di gasolio – quasi 76 milioni di litri in più su agosto 2013, pari ad un -3,33 % -, ed in entrambi i canali: in extrarete si rilevano quasi 30 milioni di litri in meno e -3,63 punti percentuali, mentre la rete è ovviamente in rosso, con un -3,16 % e oltre 46 milioni di litri in perdita sullo stesso mese del 2013.

In flessione sullo stesso mese del 2013 anche i consumi di gpl, che perdono oltre 7 milioni di litri ed il 3,08 % e che costituiscono nel mese il 6,57 % della somma dei consumi di gpl, benzina e gasolio, contro una quota del 63,10 % per il gasolio e del 30,33 % per la benzina.

Sugli otto mesi da gennaio ad agosto, il 2014 rispetto al 2013 marca un segno negativo poco sotto al pareggio con oltre 38 milioni di litri in meno e -0,14 punti percentuali. L'extrarete si porta a casa oltre 433 milioni di litri in più e + 5,27 punti percentuali, mentre la rete perde quasi 472 milioni di litri ed il 2,54 %.

CONSUMI GENNAIO-AGOSTO E VARIAZIONI %
- MILIARDI DI LITRI

Prodotti	2013	2014	Var. %
Rete	7,005	6,701	-4,35%
Extra	1,170	1,350	+15,40%
Benzina	8,175	8,050	-1,52%
Rete	11,529	11,362	-1,45%
Extra	7,052	7,305	+3,59%
Gasolio	18,581	18,667	+0,46%
Rete	18,534	18,063	-2,54%
Extra	8,222	8,655	+5,27%
Totale	26,756	26,718	-0,14%
Gpl	1,834	1,856	+1,19%

I consumi di benzina arretrano in otto mesi di quasi 125 milioni di litri e di -1,52 punti percentuali: come al solito, è la rete a perdere quasi 305 milioni di litri ed il -4,35 %, invece l'extrarete per così dire «furbo» si porta a casa il +15,40 % ed oltre 180 milioni di litri.

Con segno lievemente positivo è invece il gasolio, con oltre 86 milioni di litri in più, pari al +0,46 %, il cui saldo è dato dal risultato di oltre 253 milioni di litri in più in extrarete [+3,59 %] e quasi 167 milioni di litri in meno in rete [-1,45 %].

In aumento non eclatante i consumi di gpl, che nel periodo degli otto mesi da gennaio ad agosto marcano sul medesimo periodo del 2013 un incremento di quasi 22 milioni di litri e del +1,19 %. Nel periodo considerato i consumi di gpl valgono il 6,50 % della somma dei consumi di tale prodotto più benzina e gasolio, il gasolio ha una quota del 65,33 % sul totale e la benzina del 28,17 %.



AUMENTO IMPOSTE UNICO FATTORE DELL'AUMENTO DEI PREZZI: 22 MILIARDI EURO IN PIÙ DAL 2011

FIGISC ANISA ha pubblicato nei giorni scorsi uno studio, che può essere consultato e scaricato al seguente indirizzo *internet*:

<http://www.figisc.it/news-dettaglio.php?identificatore=4716>,

che prende in esame le cause dell'aumento dei prezzi dei carburanti che è intervenuto a partire dalla fine del 2011 ad oggi, e di cui si pubblica di seguito l'introduzione.

Del prezzo dei carburanti si parla molto spesso – purtroppo generalmente per luoghi comuni e semplificazioni -, ma è pur paradossale che tutta l'esposizione mediatica sull'argomento, tuttavia, ben pochissimo chiarisca sui fattori che influenzano un risultato finale che riguarda i consumi di imprese e famiglie in maniera assai rilevante.

Che pur parlandone molto se ne capisca di meno è l'indubbio frutto di una operazione di «oscuramento» che prende le mosse da alcuni anni fa, allorquando, in nome della tutela della concorrenza, si decise che il consumatore non dovesse sapere «di» prezzi, ma semplicemente dovesse sapere «il» prezzo: una semplificazione che ha ridotto il problema ad una applicazione da cellulare. Ma l'opacità è anche utile a scoraggiare dal guardare «dentro» il prezzo, lasciando, in luogo della consapevolezza sulle ragioni, solo una generica sensazione che si tratta di prodotti che costano «troppo», senza distinzioni tra cause e responsabilità.

L'anno 2011 costituisce uno «spartiacque» rispetto alla questione dei prezzi dei carburanti: se nel 2010 il prezzo italiano della benzina era all'ottavo posto dal più alto al più basso nell'ambito dell'Unione Europea, dalla fine del 2011 esso è stabilmente al primo posto [ed il gasolio al secondo].

È l'anno in cui si delineano progressivi e sempre più radicali interventi di inasprimento della fiscalità sui carburanti con reiterati aumenti delle accise [da metà settembre accompagnati dall'aumento di un punto percentuale dell'aliquota IVA] culminati nel balzo del decreto «*Salva Italia*»; negli anni successivi altri interventi sono stati riservati alle accise, vi è stata una diffusione – poi rientrata – dell'applicazione delle addizionali regionali di accisa sulla benzina, l'aliquota IVA è aumentata di un altro punto.



Anche se con i «se» non si fa né storia né cronaca minuta – pur talvolta facendosi legislazione e persino azione penale –, forse non si sa che, «se» non fossero intervenuti gli aumenti delle imposte sui carburanti, il prezzo della benzina sarebbe stato nel 2012 di 1,578 euro/litro e non di 1,787, nel 2013 di 1,529 e non di 1,748 e nel 2014 di 1,502 e non di 1,734 euro/litro, parimenti, il gasolio avrebbe avuto un prezzo nel 2012 di 1,473 euro/litro e non di 1,707, nel 2013 di 1,408 e non di 1,658 e nel 2014 di 1,369 e non di 1,631 euro/litro.

Ciò significa che – calcolando prezzi e consumi di rete ed extrarete – gli italiani hanno pagato dal 2012 al 2014 [per quest'ultima annualità per otto mesi] circa 22,100 miliardi di euro in più – 7,750 nel 2012, 8,730 nel 2013 e finora 5,620 nel 2014 – per effetto dell'aumento delle imposte deciso dai

Governi italiani, equivalenti ad una salatissima finanziaria.

Scopo della presente relazione è valutare quali siano stati tutti i fattori che hanno influito sulle variazioni del prezzo dei carburanti negli anni 2012-2014 rispetto alla media dell'anno 2011 [della cui significatività è stato già più sopra dato risalto].

Per l'analisi si sono scomposti i prezzi in tutte le loro componenti, dalle imposte al prezzo industriale, e, tra le imposte, tra accise, addizionali regionali ed IVA, e, tra il prezzo industriale, tra ricavo industriale e quotazione dei prodotti [il così detto CIF Mediterraneo o Platt's o come meglio si voglia definire], e, tra quotazioni dei prodotti vera e propria e variazioni determinate da un tasso di cambio euro/dollaro più o meno elevato [contenuti dei Capitoli da 3. a 5.].

I risultati si possono così sinteticamente riassumere:

- ✓ rispetto alla media del 2011, i prezzi sono aumentati per la benzina di 23 cent/litro nel 2012, di 19 nel 2013 e di 18 nel 2014, per il gasolio di 26 cent/litro nel 2012, di 21 nel 2013 e di 18 nel 2014;
- ✓ su queste differenze per la benzina il fattore del cambio euro/dollaro ha pesato per 5,7 cent/litro nel 2012, per 3,1 nel 2013, per 1,3 nel 2014, per il gasolio per 6,0 cent/litro nel 2012, per 3,4 nel 2013 e per 1,3 nel 2014 [importi già ivati ad aliquota media corrente nel 2011];
- ✓ per la benzina il fattore delle quotazioni dei prodotti finiti ha pesato per 2,9 cent/litro nel 2012, per 0,4 nel 2013, per 0,4 nel 2013, per il gasolio per 0,8 cent/litro nel 2012, nel 2013 e nel 2014 il peso è stato negativo, ossia ha ridotto l'aumento del prezzo, rispettivamente di 1,9 e 3,2 cent/litro [importi già ivati ad aliquota media corrente nel 2011];

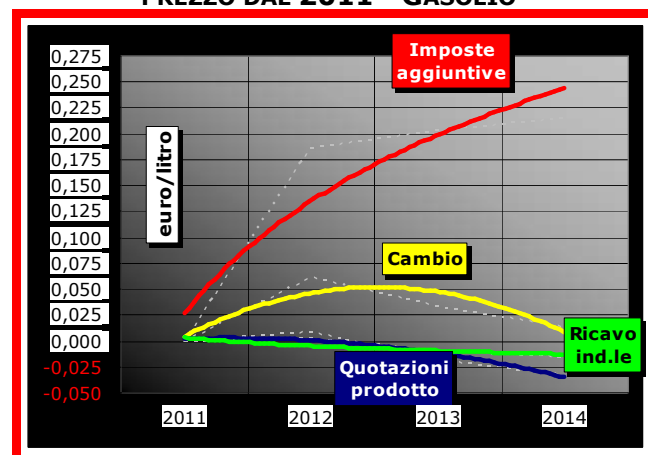
- ✓ per la benzina il fattore delle ricavo o margine industriale ha pesato in negativo [ossia ha contenuto l'aumento del prezzo al consumo] per 1,7 cent/litro nel 2012, per 1,7 nel 2013, per 2,5 nel 2013, per il gasolio per 1,9 cent/litro nel 2013 e per 3,2 nel 2014, solo nel 2013 il suo peso ha influito sul prezzo finale per 0,2 cent/litro [importi già ivati ad aliquota media corrente nel 2011];
- ✓ le imposte [con ciò intendendo le maggiorazioni di accisa, di addizionali regionali di accisa sulla benzina, di incrementi dell'IVA complessivi al netto dell'IVA sul prezzo industriale già caricata sulle rispettive voci all'aliquota media del 2011] hanno pesato sulla benzina per 16,2 cent/litro nel 2012, per 17,3 nel 2013 e per 18,6 nel 2014, per il gasolio il peso è stato di 18,6 cent/litro nel 2012, di 20,3 nel 2013 e di 21,5 nel 2014.

Insomma, le imposte aggiuntive [fattore esclusivamente nazionale] hanno pesato sugli aumenti di prezzo in misura assolutamente maggioritaria e progressivamente totalizzante: se nel 2013 il loro contributo all'aumento del prezzo variava dal 70,3 al 72,4 % a seconda dei prodotti, nel 2013 tale contributo è salito tra il 90,6 ed il 97,7, sempre a seconda dei prodotti, mentre nel 2014 equivale al 100 % della variazione in aumento del prezzo al consumo, anzi lo eccede, dal momento che a calmierare il prezzo sono in parte marginale intervenuti fattori sia internazionali, come il miglioramento del cambio e l'abbassamento delle quotazioni dei prodotti finiti, sia prettamente nazionali, come la riduzione del margine industriale.

Ciò spiega perché, a fronte di una manovra finanziaria da oltre 22 miliardi di euro operata d'imperio [prima si paga poi ci si muove!] a carico di famiglie ed imprese senza problematiche di contenzioso e riscossione, si preferisca continuare a parlare di prezzi dei carburanti depistando l'attenzione sugli «*stacchi Italia del prezzo industriale*» o sulla pubblicità dei prezzi a mezzo *app* del

cellulare e, comunque, si prosegue nell'«*oscurantismo*» [ancor più che nell'«*oscuramento*»], sempre in nome del «*mercato*», sui meccanismi di formazione del prezzo.
[g.m.]

ANDAMENTO DEI FATTORI DELL'AUMENTO DEL PREZZO DAL 2011 - GASOLIO



ANDAMENTO DEI FATTORI DELL'AUMENTO DEL PREZZO DAL 2011 - BENZINA

