

SENATO DELLA REPUBBLICA



XIX LEGISLATURA

9^a Commissione

(Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare)

Atto Camera N. 771

*Conversione in legge, con modificazioni, del
decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante
disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei
prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri
di controllo del Garante per la sorveglianza dei
prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del
trasporto pubblico*

***DOCUMENTAZIONE ACQUISITA DALLA
X COMMISSIONE CAMERA DURANTE
LE AUDIZIONI***

INDICE

DOCUMENTI DEPOSITATI NEL CORSO DI AUDIZIONI

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato	3
Agenzia delle Entrate	14
AGroDiPAB.....	24
Aldigas	30
ANAV	44
AN.BTI	50
ANISA	55
ARERA	59
ASSOCOSTIERI	70
ASSOPETROLI-ASSOENERGIA.....	74
CNA	79
ACU - Associazione consumatori utenti	89
CNCU (Associazioni varie).....	97
CNCU (Assoutenti).....	100
CNCU (UDICON)	103
Confartigianato	106
Confcommercio.....	109
Conferenza delle Regioni e delle Province autonome	113
Confesercenti	115
ECCO.....	118
Federchimica_Assogasliquidi	124
Federmetano.....	133
Garante per la sorveglianza dei prezzi	136
Guardia di Finanza	141
Istat	159
Legambiente	168
QualEnergia	170
Sindacato CISL	171
Sindacato Gestori Carburanti Treviso	173
UNEM	192



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

X COMMISSIONE “ATTIVITÀ PRODUTTIVE” – CAMERA DEI DEPUTATI

27 GENNAIO 2023

Audizione del Pres. Rustichelli nell’ambito dell’esame del D.l. n. 5/2023 “Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico” (C. 771 Governo)

Onorevole Presidente,

Onorevoli Deputate e Deputati,

Vi ringrazio per aver offerto all’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato l’opportunità di esprimere la propria opinione in merito al Decreto legge 14 gennaio 2023, n. 5.

L’intervento legislativo è volto a fronteggiare le rilevanti criticità emerse nel settore, interessato nel 2022 da una molteplicità di *shock* che hanno prodotto effetti significativi sul livello e sull’andamento dei prezzi al dettaglio dei carburanti.

In particolare, le tensioni politiche internazionali conseguenti alla guerra in Ucraina hanno determinato un effetto significativo sul livello e sulla volatilità delle quotazioni internazionali di greggio (Brent) e prodotti raffinati (Platts) che a loro volta si è ripercosso sui mercati nazionali e, in particolare, sui prezzi alla pompa di benzina e gasolio.

L’Autorità, nell’apprezzare lo spirito e gli obiettivi anche di rilievo sociale che ispirano le nuove disposizioni, tese a mitigare l’impatto per i consumatori finali delle tensioni sui mercati internazionali, intende esprimere alcune considerazioni con riferimento all’articolo 1 del citato Decreto, che disciplina profili suscettibili di incidere sulla tutela del consumatore come pure sulla dinamica competitiva del settore.

Al contempo, l’esame del disegno di legge di conversione consente all’Autorità di dare conto di talune recenti iniziative intraprese, nonché di chiarire i margini del proprio intervento rispetto al fenomeno che si intende fronteggiare.

1. *Le nuove disposizioni in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti*

In via preliminare, va osservato che in un settore come quello della distribuzione dei carburanti al dettaglio, la conoscibilità da parte dei consumatori dei prezzi praticati dal distributore è da considerarsi obiettivo auspicabile sia al fine di consentire ad essi una scelta pienamente consapevole e informata, sia come elemento in grado di stimolare e sostenere la dinamica competitiva tra gli impianti di distribuzione, consentendo agli stessi consumatori di svolgere efficacemente la funzione di selezione delle offerte sul mercato.

Per questo, l'Autorità ritiene condivisibile l'approccio perseguito dalla normativa preesistente, in particolare dalla legge n. 99 del 2009 che, all'art. 51, definisce le “*Misure per la conoscibilità dei prezzi dei carburanti*”, prevedendo per ciascun distributore un obbligo di comunicazione periodico al Ministero dei prezzi praticati e la loro pubblicazione sul sito internet del Ministero stesso.

Coerentemente, l'Autorità accoglie con favore la *ratio* delle previsioni di cui ai commi 4 e 5 del citato articolo 1 volte, rispettivamente, a rendere più forte il controllo sull'applicazione (talvolta imperfetta) di tali misure e a contribuire al finanziamento dell'infrastruttura informatica e telematica per la rilevazione dei prezzi dei carburanti.

Al contempo, l'Autorità intende richiamare l'attenzione sul comma 2 dell'articolo 1.

Ai sensi di tale previsione “il Ministero delle imprese e del made in Italy, ricevute le comunicazioni sui prezzi dei carburanti di cui all'art. 51, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99, provveda alla elaborazione dei dati, calcoli la media aritmetica, su base regionale e delle province autonome, dei prezzi comunicati e ne curi la pubblicazione nel proprio sito internet istituzionale”.

Per effetto di tale disposizione, la disciplina relativa alle tabelle di pubblicizzazione dei prezzi esposte presso i punti vendita viene ad essere modificata, integrandosi il precedente obbligo di esporre i prezzi dei carburanti presso ciascun punto vendita con l'indicazione della media aritmetica dei prezzi di riferimento.

La previsione in esame risulta certamente apprezzabile alla luce della specifica finalità perseguita: come già osservato, infatti, la trasparenza informativa sul prezzo dei prodotti petroliferi assume un ruolo cruciale per i consumatori.

In particolare, informazioni puntuali, chiare, certe e tempestive sul prezzo applicato dal distributore rendono il consumatore soggetto attivo in grado di valutare correttamente le offerte.

Tuttavia, l'Autorità ritiene utile rappresentare a codesta Commissione che l'introduzione, in capo agli esercenti, dell'obbligo dell'indicazione, accanto al prezzo di vendita praticato, del prezzo medio regionale calcolato dal Ministero, appare suscettibile di presentare anche talune possibili controindicazioni.

Sul punto, va rilevato infatti che la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera.

In particolare, come indicato dalla prassi dell'Autorità (e in generale delle autorità antitrust anche in ambito internazionale), un impianto di distribuzione di carburanti risulta effettivamente in concorrenza soltanto con gli impianti situati a pochi chilometri di distanza (o, alternativamente, raggiungibili in un tempo di percorrenza limitato), in quanto soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura.

La dimensione regionale risulta, in altri termini, di gran lunga eccedente l'insieme dei distributori di carburanti che effettivamente potrebbero risultare, per i consumatori, alternativi a un dato impianto.

Potrebbe pertanto facilmente verificarsi che, per motivi collegati ai costi e alla logistica, alla densità di distributori, nonché al livello della domanda, il prezzo in una determinata sotto-zona sia diverso da quello medio regionale, che quindi costituirebbe, in questo senso, un indicatore non rappresentativo della situazione locale e, come tale, poco utile al consumatore.

A ciò si aggiunga che la doppia cartellonistica prevista, al di là dei possibili oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori.

Per altro verso, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio regionale - a prescindere dalla rappresentatività di tale dato - rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un "prezzo focale" - verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente - che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una "guerra di sconti" che andrebbe a beneficio ai consumatori.

Alla luce di ciò, dunque, l'Autorità accoglie con favore un ulteriore potenziamento delle misure di visibilità dei prezzi praticati dai singoli distributori, con le rilevazioni ministeriali e la diffusione tramite strumenti tradizionali o telematici; ritiene, tuttavia, che non vi sia necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi.

2. I margini di intervento dell'Autorità nel settore

A fronte dell'andamento dei prezzi e delle criticità emerse nel settore, che - è bene ricordare - sono direttamente connesse alle tensioni sui mercati internazionali, l'Autorità può contribuire al corretto funzionamento dei mercati, utilizzando sia la propria competenza a tutela della concorrenza sia quella a tutela del consumatore.

Sotto il primo profilo, compito dell'Autorità è quello di vigilare affinché non si venga a creare spazio per indebiti sfruttamenti di potere di mercato, sotto forma in particolare di accordi di cartello nel mercato di riferimento. Un versante, quest'ultimo, sul quale l'Autorità da molti anni è impegnata.

Nondimeno, la filiera che concorre a formare il prezzo dei carburanti è molto lunga e riguarda condotte e mercati sovranazionali, finanche condotte di Stati sovrani (si pensi al cartello dei Paesi produttori OPEC), quindi dinamiche complesse e spesso fuori dalla portata della giurisdizione nazionale.

Peraltro, proprio questa settimana, tenuto conto della rilevanza e attualità del tema, l'Autorità ha deciso di avviare un'*Indagine conoscitiva sulle dinamiche competitive della filiera di carburanti per autotrazione* al fine analizzare l'andamento dei prezzi e alcune fasi specifiche della filiera petrolifera.

In particolare, l'Indagine conoscitiva dell'Autorità è diretta ad approfondire le dinamiche concorrenziali delle fasi di estrazione e raffinazione, nonché ad analizzare le evoluzioni dei prezzi intervenute nelle diverse fasi della distribuzione al fine di comprendere meglio le dinamiche di formazione e verificare l'esistenza di eventuali ulteriori spazi di intervento.

Con riferimento ai profili di sicura competenza nazionale, rappresento che è prossima alla conclusione l'istruttoria¹ avviata dall'Autorità nel marzo 2022 al fine di accertare una possibile intesa restrittiva della concorrenza relativa ai prezzi di vendita tra i distributori di carburanti per autotrazione nell'area di Livigno.

¹ V. provv. I858 - *Comune di Livigno/carburanti per autotrazione*

L'*enforcement* antitrust non è - come detto - l'unico versante nel quale l'Autorità può esplicare il proprio intervento per far sì che i mercati funzionino correttamente, con benefici sostanziali per i consumatori e per le imprese.

Un importante contributo può essere dato dall'Autorità anche attraverso l'esercizio delle proprie competenze a tutela del consumatore, le quali - come noto - non sono idonee ad incidere direttamente sul livello dei prezzi praticati, ma sono volte ad assicurare che i consumatori possano effettuare liberamente le loro scelte di acquisto al riparo da indebiti condizionamenti o da prospettazioni ingannevoli.

Proprio la centralità del tema e la necessità che il consumatore sia correttamente informato dell'effettivo prezzo applicato hanno indotto l'Autorità ad avviare lo scorso 16 gennaio cinque procedimenti istruttori nei confronti delle principali compagnie petrolifere: Italiana Petroli SpA, ENI SpA, Kuwait Petroleum Italia SpA, Tamoil Italia SpA, Esso Italiana Srl.

Le ipotesi dei procedimenti in corso riguardano, in particolare, l'omesso controllo delle compagnie petrolifere in merito alle modalità di esposizione e applicazione dei prezzi alla pompa da parte delle rispettive reti di distribuzione, nonché l'omessa trasmissione dei prezzi all'osservatorio.

Sulla base dei dati forniti dalla Guardia di Finanza sono state infatti riscontrate, nel periodo gennaio-dicembre 2022 e su un totale di 5000 impianti sottoposti a verifica, violazioni in 1.022 casi, riconducibili ai citati 5 marchi.

In particolare:

- Italiana Petroli SpA	383
- ENI SpA	376
- Kuwait Petroleum Italia SpA	175
- Tamoil Italia SpA	48
- Esso Italiana Srl	40
Totale	1022

Tali dati hanno quindi condotto l'Autorità ad approfondire tre aspetti rilevanti:

- 1) Profili di omissione informativa riconducibili alla mancata esposizione e non corretta pubblicizzazione dei prezzi dei carburanti alla pompa;
- 2) Profili di ingannevolezza per la discordanza tra prezzi esposti e prezzi in realtà applicati;
- 3) Profili connessi alle omesse comunicazioni dei prezzi al competente Ministero e all'Osservatorio prezzi.

Infatti, anche la mancata comunicazione da parte del distributore dei prezzi quotidianamente applicati alla pompa non consente al consumatore di avere, attraverso la

consultazione del portale dell'Osservatorio, una informazione essenziale al fine di compiere una scelta consapevole su dove rifornirsi.

Alle cinque compagnie petrolifere è stata contestata una violazione dell'articolo 20 del Codice del Consumo, e l'attività dell'Autorità è finalizzata ad accertare se tali società abbiano posto in essere condotte in violazione del Codice del Consumo per omessa diligenza professionale non avendo adottato alcuna misura necessaria a garantire il monitoraggio sulle condotte dei distributori della rete.

Il richiamo delle iniziative intraprese più di recente indica con chiarezza la direzione seguita dall'Autorità nello svolgimento dei propri compiti istituzionali.

Ancor più nell'attuale fase di rialzo dei prezzi dei carburanti, è essenziale contrastare ogni condotta opportunistica delle imprese volta ad alterare la dinamica competitiva e ad aggravare la situazione dei consumatori attraverso comportamenti collusivi.

Per altro verso, la garanzia di un'effettiva trasparenza dei prezzi dei carburanti, pur non offrendo una risposta immediata al problema dell'aumento dei prezzi, pone i consumatori nella condizione di poter scegliere liberamente il proprio distributore e, quindi, di risparmiare.

Per questo, l'Autorità continuerà a mantenere alta la propria attenzione nel settore, utilizzando la propria competenza a tutela del consumatore in modo complementare e sinergico rispetto all'enforcement antitrust.

Vi ringrazio per l'attenzione.

*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*
Il Presidente



Autorità garante della concorrenza e del mercato
AGCM

Prot. 0017904 del: 02/02/2023 12:51

Documento:Principale Registro:Partenza

Gentile Presidente,

nel ringraziarLa per aver consentito all'Autorità di poter fornire il proprio contributo su un tema così importante, Le trasmetto le risposte scritte ai quesiti posti dagli Onorevoli Squeri, Cappelletti e Peluffo durante l'audizione del 27 gennaio 2023.

L'occasione mi è gradita per inviarLe i più cordiali saluti.

Con viva cordialità
Roberto Schiller

On.le Alberto Luigi Gusmeroli
Presidente X Commissione
Attività Produttive, Commercio e Turismo
Camera dei Deputati
Roma



Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

Risposte scritte alle domande rivolte al Presidente dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato Roberto Rustichelli, nel corso dell’audizione sul D.L. 14 gennaio 2023, n. 5 del 27 gennaio 2023 dinanzi alla X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera dei Deputati

1) Domanda: Presidente, conviene che il decreto trasparenza in oggetto contiene due tipi di trasparenza? La prima, una trasparenza “sacrosanta” che alimenta la concorrenza (cioè quella dei prezzi praticati e di comunicazione degli stessi all’Osservatorio); la seconda, da evitare, in quanto può produrre una convergenza dei prezzi verso il prezzo medio e, dunque, un aumento dei prezzi. Ricordo che nel 2007 l’Autorità indagò sulle condotte poste in essere da alcune compagnie petrolifere perché, pubblicando i propri listini, avrebbero potuto determinare un allineamento dei prezzi.

(On. Squeri)

Risposta: Il tema è in effetti piuttosto articolato e la sua osservazione è corretta.

Va premesso che la trasparenza è un concetto connotato da una spiccata multidimensionalità e, a seconda del suo oggetto, può avere effetti e implicazioni diversi per la concorrenza.

Nel provvedimento del 2007 (n. 17754, proc. I681) da Lei citato si faceva riferimento alla diramazione di comunicati stampa e alla pubblicazione dei listini dei carburanti presso la stampa specializzata. Tali informazioni, in particolare, riguardavano i prezzi consigliati nazionali e non gli effettivi prezzi finali praticati ai consumatori, per cui già in quella sede si era rilevata la sostanziale inutilità della diffusione di tali informazioni ai fini della scelta dell’impianto presso cui rifornirsi da parte dei consumatori. La proposta odierna di diffondere il prezzo medio regionale presenta una analoga criticità.

In un sistema ideale dal punto di vista concorrenziale, i prezzi praticati dovrebbero essere il più possibile trasparenti per i consumatori (affinché questi possano scegliere in modo avveduto e premiare i fornitori più competitivi) e, al contempo, il meno possibile conoscibili dai concorrenti.

Nel settore della distribuzione su strada di carburanti, tuttavia, in considerazione delle caratteristiche del servizio (quali le modalità di rifornimento, la sostanziale assenza di scontistica e di prezzi personalizzati e la estrema standardizzazione delle transazioni, che ormai avvengono nella maggior parte dei casi addirittura in modalità *self*) non è di fatto possibile impedire ai gestori di monitorare i prezzi praticati dagli impianti concorrenti. In tale quadro, risulta pertanto preferibile assicurarsi che tale informativa giunga nel modo più semplice ed efficiente possibile ai consumatori finali, anche avvalendosi di strumenti telematici.

La conoscibilità dei prezzi praticati dagli impianti rivali, d'altro canto, non implica automaticamente che sia facile per i distributori trovare un prezzo su cui coordinarsi allo scopo di evitare la concorrenza tra di loro; ciò anche perché, a causa della propria specifica dislocazione, ciascun impianto deve confrontarsi con un insieme di concorrenti leggermente diverso rispetto a quello con cui i suoi stessi concorrenti si confrontano.

In questo contesto, la diffusione presso i distributori di un prezzo regionale medio che, non contenendo alcun valore informativo aggiuntivo per i consumatori sui prezzi effettivamente praticati dagli impianti limitrofi (gli unici per essi alternativi) non contribuisce fra l'altro in alcun modo alla "trasparenza benefica", può essere problematica. Infatti tale dato, reso uniformemente noto a tutti gli impianti, si presta ad essere utilizzato dalle imprese come una regola di *pricing* estremamente semplice da seguire per facilitare un coordinamento delle proprie politiche commerciali, nel tentativo di attenuare la concorrenza tra di loro e praticare livelli di prezzo sovra-competitivi.

In definitiva, la trasparenza che riveste un rilievo positivo per il mercato è quella funzionale all'effettiva conoscenza da parte dei consumatori dei prezzi applicati. Solo questa produce effetti pro-concorrenziali, incrementando i livelli generali di competitività all'interno del settore di riferimento.

2) Domanda: Presidente, ritenendo che sia al di fuori di ogni ragionevole dubbio il rischio di confusione e di aumento degli oneri per gli operatori, chiedo se esista effettivamente un rischio di livellamento dei prezzi verso l'alto, e quindi un risultato addirittura opposto rispetto a quello annunciato.

(On. Cappelletti)

Risposta: Come già espresso nelle note di risposta verbali fornite in sede di audizione, si ribadisce che, pur condividendosi la necessità, espressa nel decreto legge n. 5/2003, di rafforzare le previsioni a tutela della trasparenza dei prezzi di vendita dei carburanti - vigilando sulla corretta informazione in ordine ai prezzi applicati ai consumatori, sulla comunicazione dei medesimi prezzi all'Osservatorio del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, nonché sulla corrispondenza dei secondi ai primi - la previsione di un prezzo medio regionale solleva criticità sul piano della disciplina *antitrust*.

Infatti, anche prescindendo dall'ampiezza dell'area geografica di riferimento per l'individuazione del valore medio, e rinviando al contenuto dell'intervento svolto in audizione per le osservazioni sull'insufficiente rappresentatività di un valore medio regionale per mercati aventi una dimensione perlopiù locale, l'esperienza *antitrust* insegna come la conoscenza dei prezzi medi da parte degli operatori del settore sia suscettibile di produrre un allineamento dei listini praticati e quindi una generale minore concorrenza.

Tale rilevazione ha una valenza sia empirica che logica, atteso che, in particolare in un mercato come quello dei carburanti, contrassegnato da una fisiologica oscillazione dei prezzi dovuta all'imponente incidenza a monte dei costi di produzione e di approvvigionamento della materia prima nelle fasi a valle della filiera, la comunicazione del prezzo medio fornisce un parametro chiaro per la maggior parte dei concorrenti.

Questi - nell'ottica della riduzione al minimo del rischio d'impresa e della massimizzazione dei margini di profitto - pur potendo, teoricamente, sostenere l'applicazione di scontistiche maggiori a beneficio dei consumatori, sono, comprensibilmente, meno disposti a offrire ribassi consistenti se possono assicurarsi una migliore remunerazione fissando un prezzo di vendita livellato su quello medio.

L'utilizzo di un siffatto parametro, oltre a condizionare le scelte imprenditoriali dei distributori di carburanti *uti singuli*, è in grado altresì di fornire terreno fertile per condotte anti-competitive ad opera di quegli esercenti che, a livello provinciale e poi regionale, condizionati dall'indicazione di un *benchmark*, decidano di accordarsi al precipuo scopo di scongiurare una "guerra di prezzi".

Ciò premesso, ogni ulteriore giudizio inerente alla commentata misura, che esuli da profili *stricto sensu* concorrenziali per afferire a scelte fondamentali di politica legislativa, essendo strettamente connesso ai poteri del Parlamento sovrano, è rimesso alle decisioni di quest'ultimo.

3) Domanda: *Presidente, anche io come l'on. Cappelletti, ho preso appunti in riferimento al prezzo medio (indicando come la media aritmetica a livello regionale sia poco rappresentativa) e a come la doppia cartellonistica induca in confusione. Ho inteso, inoltre, che il rischio evidente è quello del livellamento dei prezzi al rialzo. Lei ha parlato di un'indagine conoscitiva sulla filiera petrolifera e dell'iniziativa istruttoria avviata a marzo del 2022. Ci sono dei tempi individuati per la conclusione sia dell'istruttoria che, eventualmente, dell'indagine conoscitiva?*

(On. Peluffo)

Risposta: In ordine alle indicazioni di prezzo medio regionale e alla circostanza che una doppia cartellonistica possa indurre in confusione un certo numero di consumatori, si rimanda a quanto già esposto nel corso dell'audizione stessa, nonché alle risposte fornite agli On.li Squeri e Cappelletti.

Quanto, invece, alle iniziative intraprese di recente dall'Autorità in materia di prezzi dei carburanti, si rappresenta che sono attualmente in corso:

i) L'indagine conoscitiva sulle dinamiche competitive della filiera di carburanti per autotrazione (IC54), avviata in data 24 gennaio 2023.

Alla luce dell'attuale contesto di mercato, l'Autorità ha ritenuto opportuno svolgere approfondimenti in materia, tenuto conto dell'attualità del tema, come testimoniata anche dalle indagini conoscitive che, nel corso del 2022, diverse autorità di concorrenza in Europa hanno avviato al fine di analizzare l'andamento dei prezzi dei carburanti e alcune fasi specifiche della filiera petrolifera.

Quanto alla tempistica per la conclusione dell'indagine, pur non essendovi un termine di legge, l'Autorità prevede di completare i lavori in tempi brevi, individuabili, alla luce della rilevanza del tema, amplificata dall'attuale contesto di mercato, in circa tre mesi.

ii) Cinque procedimenti istruttori in materia di tutela del consumatore, avviati in data 13 gennaio 2023¹. Il termine di conclusione del procedimento è stato fissato entro 120 giorni dalla data di comunicazione del provvedimento di avvio².

iii) Il procedimento I858, avviato nel marzo 2022, volto ad accertare l'eventuale violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 da parte di 11 società attive nel settore della distribuzione dei carburanti nell'area geografica corrispondente con il comune di Livigno³.

Il termine di chiusura in questo caso risulta fissato al 30 giugno 2023. Tuttavia, considerato lo stato di avanzamento dell'istruttoria, è prevedibile che il procedimento possa concludersi già entro il prossimo mese di aprile.

¹ PS12491 - ITALIANA PETROLI-PREZZI CARBURANTI DISTRIBUTORI, PS12492 - ENI-PREZZI CARBURANTI DISTRIBUTORI, PS12493 - KUWAIT PETROLEUM ITALIA-PREZZI CARBURANTI DISTRIBUTORI, PS12494 - TAMOIL ITALIA-PREZZI CARBURANTI DISTRIBUTORI e PS12495 - ESSO ITALIANA-PREZZI CARBURANTI DISTRIBUTORI

² In data 16 gennaio 2023 è stata trasmessa alle parti la comunicazione di avvio dell'istruttoria ai sensi dell'art. 27, comma 3, del D. Lgs. n. 206/2005 e successive modificazioni (Codice del Consumo), nonché dell'art. 6 del "Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazione e clausole vessatorie"². In conformità a quanto previsto dall'articolo 7 del Regolamento. Tale termine può essere prorogato ai sensi del comma 3 dell'art. 7.

³ Il procedimento è stato avviato nei confronti di: Cus.Car. S.r.l., Tre.Car. S.r.l., Ges.Car. S.r.l., Cu.Ba. S.r.l., Fibo S.r.l., C-Energia S.r.l., Market S-Anton di Compagnoni Virgilio & C. SAS, G.M.F. S.r.l., Bondi Carburanti di Bormolini Luigi S.r.l., Silroc S.r.l., Global Service S.r.l.



Camera dei Deputati
X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo

Audizione dell'Agenzia delle entrate

Decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5

“Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico”

A.C. 771

Roma, 30 gennaio 2023

Sommario

Premessa	3
1. Misure urgenti in materia di energia elettrica, gas naturale e carburanti	4
2. Misure di sostegno per la fruizione dei servizi di trasporto pubblico	8

Premessa

Signor Presidente, Onorevoli Commissari,

si ringrazia innanzitutto per l'opportunità concessa all'Agenzia delle entrate di fornire il proprio contributo in merito ai contenuti del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5¹ (c.d. "decreto trasparenza"), intervenuto recentemente in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.

Si tratta, nel complesso, di misure finalizzate a fornire un supporto concreto ai cittadini gravati dal perdurare dell'emergenza pandemica e dall'inasprimento della crisi economica in corso, influenzata, in particolare, dall'aumento dei prezzi dei prodotti energetici e, più in generale, dei prezzi al consumo.

In tal senso, appare significativo il rafforzamento dei poteri di controllo e di sanzione del Garante per la sorveglianza dei prezzi, che è stato disposto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2023 con l'obiettivo di monitorare e reprimere le eventuali condotte speculative che potrebbero ulteriormente aggravare il fenomeno inflazionistico in atto.

Ad ogni modo, l'attenzione del presente documento sarà centrata sugli aspetti del testo normativo di natura strettamente tributaria o che comunque, in maniera diretta o indiretta, intersecano l'attività dell'Agenzia delle entrate.

In tale ottica, si passerà in rassegna innanzitutto l'articolo 1 del decreto che, fino al termine dell'anno in corso, dispone la detassazione dei buoni acquisto di carburante ceduti dai datori di lavoro privati ai propri dipendenti.

A seguire, verrà commentata brevemente la previsione dell'articolo 4, che estende anche al 2023 il buono per l'acquisto di abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero ai servizi di trasporto ferroviario nazionale: si tratta di un'ulteriore misura di sostegno economico alle famiglie e di mitigazione dei rincari dei prodotti energetici in relazione al settore del trasporto pubblico.

¹ Pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 11 del 14 gennaio 2023.

1. Misure urgenti in materia di energia elettrica, gas naturale e carburanti (articolo 1)

Dall'inizio della crisi energetica si è registrato un costante intervento di sostegno pubblico alle famiglie e agli operatori economici, attraverso la previsione di agevolazioni finalizzate ad attenuare i pregiudizi economici derivanti dallo straordinario incremento dei prezzi dei prodotti energetici.

Proseguendo in tale solco, il decreto-legge n. 5 del 2023 ha inteso disporre, anche per il **periodo d'imposta 2023**, quanto è già stato previsto per l'anno 2022 dall'articolo 2 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21² (c.d. "decreto Ucraina"). Più in dettaglio, è stata prevista la possibilità per i **datori di lavoro privati** di erogare ai propri lavoratori dipendenti **buoni benzina**, o titoli analoghi, **in regime di detassazione**, per un ammontare massimo di **euro 200** per ciascun lavoratore.

La riedizione della misura agevolativa trova la sua *ratio* nella volontà legislativa di prestare un sostegno economico ai lavoratori dipendenti di datori privati, in ragione del perdurante aumento del costo dei carburanti.

Sul punto, vale la pena menzionare che l'Agenzia delle entrate, con la pubblicazione della circolare n. 27/E del 14 luglio 2022 è già intervenuta con propri chiarimenti su taluni aspetti interpretativi e operativi sottesi alla disciplina del *bonus* carburante recata dall'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2022.

In linea di massima, le indicazioni contenute nel richiamato documento di prassi possono valere anche con riguardo al nuovo beneficio introdotto per il 2023, fermo restando che l'Agenzia si riserva comunque di fornire in futuro ulteriori chiarimenti con nuovi documenti di prassi, laddove dovessero rendersi opportuni.

In primo luogo, sotto il **profilo soggettivo**, come nella precedente disciplina, l'articolo 1 del decreto-legge n. 5 del 2023 trova applicazione nei confronti dei **datori di lavoro privati**. Tra questi ultimi vanno, dunque, ricompresi tutti i datori che operano nel settore privato, inclusi

² Pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 67 del 21 marzo 2023.

i soggetti che **non svolgono un'attività commerciale** e i **lavoratori autonomi**, sempre che abbiano dipendenti. Allo stesso modo, come precisato nella citata circolare, sono riconducibili a tale ambito anche gli **enti pubblici economici**.

Restano, di converso, escluse le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in virtù del quale *«Per amministrazioni pubbliche si intendono tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane, e loro consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale, l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN) e le Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Fino alla revisione organica della disciplina di settore, le disposizioni di cui al presente decreto continuano ad applicarsi anche al CONI»*.

Per quanto riguarda, invece, l'individuazione della platea di lavoratori dipendenti potenziali beneficiari della misura agevolativa, la norma **non opera alcuna distinzione** circa una specifica categoria cui gli stessi debbano appartenere; pertanto, come per l'anno 2022, dovrebbe rilevare unicamente la tipologia di reddito prodotto dal beneficiario del buono, vale a dire il reddito da **lavoro dipendente**.

Inoltre, analogamente a quanto osservato in relazione alla precedente edizione del *bonus* carburante, considerata la medesima *ratio* della nuova norma di indennizzare i dipendenti di datori di lavoro privati dei maggiori costi sostenuti a seguito dell'aumento del prezzo dei carburanti, si può ritenere che anche i buoni in argomento possano essere corrisposti dal datore di lavoro **sin da subito**, nel rispetto dei presupposti e dei limiti normativamente previsti, anche *ad personam* e **senza necessità di preventivi accordi contrattuali**,

sempreché gli stessi non siano erogati in sostituzione dei premi di risultato³.

Sotto il profilo oggettivo, come già puntualizzato dall'Agenzia delle entrate con riferimento all'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2022, il *bonus* deve ritenersi applicabile con riguardo alle varie tipologie di carburante per l'autotrazione, quali benzina, gasolio, GPL e metano.

Sempre restando all'ambito oggettivo, nella menzionata circolare n. 27/E del 2022, l'Agenzia ha avuto modo di chiarire che debba ritenersi rientrante nel beneficio in argomento anche l'erogazione di buoni - o titoli analoghi - per la ricarica di veicoli elettrici *“anche al fine di non creare ingiustificate disparità di trattamento fra differenti tipologie di veicoli”*⁴.

In termini ancora più generali, vale la pena rimarcare che il *bonus* in questione rappresenta un'ulteriore agevolazione rispetto a quella prevista ordinariamente dall'articolo 51, comma 3, terzo periodo, del TUIR⁵, ai sensi del quale, il valore dei compensi in natura corrisposti ai lavoratori dipendenti (cd. *fringe benefit*) non concorre a formare il reddito *“se complessivamente di importo non superiore nel periodo d'imposta a lire 500.000; se il predetto valore superiore al citato limite, lo stesso concorre interamente a formare il reddito”*.

Se ne può ricavare che i beni e i servizi erogati nel periodo d'imposta 2023 dal datore di lavoro a favore di ciascun lavoratore dipendente possono raggiungere un valore di **200 euro per uno o più buoni benzina** e un valore di **258,23⁶ euro per l'insieme degli altri beni e servizi**, compresi eventuali ulteriori buoni benzina.

³ In tale ipotesi, l'erogazione dei buoni carburante deve avvenire in *“esecuzione dei contratti aziendali o territoriali di cui all'articolo 51 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81”*, come previsto dall'articolo 1, comma 187, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

⁴ Cfr. circolare n. 27/E del 2022, paragrafo 2.

⁵ In tal senso, l'articolo 1 in commento, nell'*incipit* così dispone *“Fermo restando quanto previsto dall'articolo 51, comma 3, terzo periodo, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 [...]”*.

⁶ Per completezza, si ricorda che, limitatamente al periodo d'imposta 2022, l'articolo 12 del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115, come successivamente modificato dall'articolo 3 del decreto-legge 17 novembre 2022, n. 176, ha innalzato tale limite prima a 600 euro e successivamente a 3 mila euro.

Sotto diverso profilo, specularmente a quello appena affrontato, il costo connesso all'acquisto dei buoni carburante deve ritenersi **integralmente deducibile** dal reddito d'impresa, sempreché possa qualificarsi come **inerente**.

Inoltre, coerentemente con i chiarimenti di prassi forniti dall'Agenzia delle entrate nella circolare 27/E del 2022, anche per il nuovo *bonus* si può ritenere che:

- l'agevolazione debba essere contabilizzata in maniera **autonoma e separata** rispetto agli altri *benefit*;
- trovi applicazione il principio di cassa allargato ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del TUIR, in base al quale si considerano percepiti nel periodo d'imposta anche le somme e i valori corrisposti entro il 12 gennaio del periodo d'imposta successivo (e, quindi, con riguardo al caso di specie, nei primi 12 giorni del 2024);
- il **benefit**, inteso come *voucher*, si considera percepito dal dipendente, e assume quindi rilevanza reddituale, nel momento in cui lo stesso entra nella **disponibilità** del lavoratore, a prescindere dal fatto che il servizio venga fruito in un momento successivo;
- la modalità di erogazione dei buoni benzina segue quella ordinaria prevista dall'articolo 51, comma 3-bis, del TUIR, secondo cui «*Ai fini dell'applicazione dei commi 2 e 3, l'erogazione di beni, prestazioni, opere e servizi da parte del datore di lavoro può avvenire mediante documenti di legittimazione, in formato cartaceo o elettronico, riportanti un valore nominale*». A tal proposito, in base all'articolo 6, comma 2, del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali del 25 marzo 2016, i beni e servizi rientranti nel campo di applicazione dell'articolo 51, comma 3, del TUIR possono essere cumulativamente indicati in un **unico documento di legittimazione**, purché il valore complessivo degli stessi non ecceda il limite massimo fissato dalla norma di riferimento.

Come è stato chiarito dalla più volte citata circolare⁷, non si esclude la possibilità che l'erogazione dei buoni sia effettuata per **finalità retributive**, qualora compatibile con le

⁷ Vedasi a tal proposito il paragrafo 3 della circolare n. 27/E del 2022, intitolato "Erogazione dei buoni benzina in sostituzione dei premi di risultato".

disposizioni in materia. È, quindi, possibile la sostituzione del **premio di risultato** di cui all'articolo 1, commi da 182 a 190, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, con i buoni benzina in esame, nel rispetto della normativa ivi prevista.

In particolare, attesa la temporaneità della disciplina in commento, al fine di fruire delle disposizioni più favorevoli, tali buoni, "sostitutivi" dei premi di risultato, devono essere erogati nell'anno in corso.

In merito agli adempimenti dichiarativi che i datori di lavoro dovranno assolvere in relazione al *bonus* carburante relativo al 2023, l'Agenzia delle entrate metterà a disposizione l'apposita modulistica con i necessari aggiornamenti con la pubblicazione del modello di Certificazione Unica "CU 2024", relativo all'anno d'imposta 2023. Si consideri a tal proposito che, con riferimento all'anno d'imposta 2022, è stato di recente approvato il nuovo modello di Certificazione Unica "CU 2023", aggiornato e integrato con l'inserimento di nuovi campi, tra cui quelli finalizzati all'indicazione delle somme erogate a titolo di *bonus* carburanti dai datori di lavoro privati. Nello specifico, come risulta anche dalle istruzioni per la compilazione del modello "CU 2023":

- nella sezione "altri dati" - punto 475 - è possibile inserire il valore dei *bonus* carburante concessi nel corso del rapporto di lavoro, indipendentemente dal loro ammontare, in base a quanto previsto dall'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2022;
- nella sezione "somme erogate per premi di risultato corrisposti in forza di contratti collettivi aziendali o territoriali" - punti 582 e 602 - è possibile inserire il *bonus* carburante qualora sia stato erogato a titolo di premio di risultato.

2. Misure di sostegno per la fruizione dei servizi di trasporto pubblico (articolo 4)

La norma ripropone, anche per l'**anno 2023**, il c.d. *bonus* trasporti già introdotto dall'articolo 35 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 (c.d. "decreto Aiuti"), e successivamente **rifinanziato dall'articolo** articolo 27 del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115 (c.d. "decreto Aiuti-bis").

Analizzando con maggiore dettaglio la recente previsione normativa, viene istituito nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali un fondo con dotazione pari a **100 milioni** di euro per l'anno 2023, finalizzato a riconoscere un **buono** per l'acquisto di **abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale** ovvero per i servizi di **trasporto ferroviario nazionale**.

Si tratta, a ben vedere, di una misura non avente natura prettamente fiscale, che è finalizzata, in ogni caso, ad attenuare l'**impatto del caro energia** sui costi dei trasporti pubblici **a beneficio delle famiglie** - con particolare attenzione a studenti e lavoratori⁸ - e, più in generale, tenuto conto dei requisiti reddituali per accedervi (di cui meglio si dirà innanzi), delle fasce di popolazione con reddito non superiore ad una certa soglia.

In merito alle caratteristiche del *bonus* trasporti per il 2023, come nella precedente disciplina recata dal decreto Aiuti, la sua misura è **pari al 100 per cento della spesa** da sostenere per l'acquisto dell'abbonamento, entro un **limite massimo di spesa di 60 euro**. Inoltre, esso spetta per l'acquisto di un unico abbonamento, è nominativo e non è cedibile.

In relazione ai profili che più da vicino interessano l'attività dell'Agenzia, dalla disciplina in argomento emerge che il *bonus* trasporti per il 2023 **non ha rilevanza reddituale** dal momento che, per espressa previsione, **non costituisce reddito imponibile** per il beneficiario e **neppure rileva ai fini** del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente (**ISEE**).

Per la quota rimasta a carico del beneficiario resta, comunque, possibile usufruire della **detrazione d'imposta** nella misura del **19%** prevista dall'articolo 15, comma 1, lettera *i-decies*), del TUIR relativamente alle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, con un limite massimo di spesa pari a **250 euro**.

Dal punto di vista dei requisiti soggettivi, la spettanza del *bonus* in argomento viene riconosciuta ai contribuenti che hanno un reddito complessivo, ai sensi dell'articolo 8 del

⁸ Si consideri, a tal proposito, l'*incipit* della norma che così recita: "*Al fine di mitigare l'impatto del caro energia sulle famiglie, in particolare in relazione ai costi di trasporto per studenti e lavoratori [...]*".

TUIR, non superiore a **20 mila** euro; sotto tale aspetto, si registra un elemento di novità rispetto alle regole introdotte per il 2022⁹, ai sensi delle quali il limite reddituale per poter accedere al beneficio era fissato in **35 mila** euro.

Come per la precedente disciplina, il legislatore ha demandato a un decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro **trenta giorni** dall'entrata in vigore della norma in argomento, l'individuazione delle modalità di **presentazione delle domande per il rilascio del buono**, le **modalità di emissione dello stesso**, nonché le **modalità di rendicontazione** da parte delle aziende di trasporto dei buoni utilizzati ai fini dell'acquisto degli abbonamenti.

In tale contesto, l'Agenzia potrà essere chiamata a fornire il proprio contributo operativo mettendo a disposizione del Ministero competente per la gestione del beneficio i **dati reddituali** dei soggetti beneficiari, al fine di consentire il controllo sulla spettanza del *bonus* e l'eventuale recupero degli importi indebitamente fruiti¹⁰.

Grazie per l'attenzione.

⁹ In particolare dall'articolo 35 del "decreto Aiuti".

¹⁰ Con riguardo al *bonus* trasporti 2022, l'Agenzia delle entrate è stata già investita di tale attività per effetto dell'articolo 7 del decreto interministeriale del 29 luglio 2022, attuativo della disciplina primaria.



AGroDiPAB
Associazione Grossisti
della Distribuzione
di Prodotti Alimentari e Bevande

e

RETE HO.RE.CA
Rete di Impresa Distributori HO.RE.CA ITALIA

PROPOSTE
AC 771
decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5,
recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi
dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del
Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la
fruizione del trasporto pubblico

24 gennaio 2023

CHI SIAMO

AGroDiPAB (Associazione grossisti della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande) è un'Associazione di categoria nata nel febbraio 2021 per sostenere le aziende operanti nel settore della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande e che raggruppa le imprese maggiormente rappresentative della distribuzione alimentare e di bevande, principalmente per il canale HO.RE.CA, settore tra i grandi esclusi dalle disposizioni di ristoro alternatesi negli ultimi mesi e dagli approfondimenti in sede politico-istituzionale.

Con la sigla **HO.RE.CA**, si intende definire uno specifico settore commerciale, quello afferente alla filiera "Hotellerie-Restaurant-Café" e alle attività connesse ai consumi "fuori casa" dette anche Away From Home (AFH) pertanto distinto da quello della GDO (Grande Distribuzione Organizzata).

L'intero settore **HO.RE.CA** in Italia conta circa 400.000 aziende, essenzialmente costituite sotto forma di ditta individuale e società di persone, di cui Bar e Ristoranti rappresentano le categorie più numerose, e complessivamente coinvolge circa 1.300.000 occupati.

Le aziende distributrici di prodotti alimentari e bevande sono circa 4.000, per lo più costituite sotto forma di società di capitali, e coinvolgono oltre 50 mila dipendenti, in quanto preposti al supporto ed alla fornitura dei beni e dei servizi essenziali per gli esercizi pubblici del canale Ho.Re.Ca.

RETE HO.RE.CA (Rete di impresa di distributori HO.RE.CA Italia) nasce nel 2021 per dare voce al comparto della distribuzione all'ingrosso per il canale HO.RE.CA, dopo anni di silenzio e di immobilismo acuitisi in maniera drammatica con l'emergenza pandemica a decorrere da marzo 2020. Si compone di 12 Consorzi di Beverage, Catering, Dolciario, Alimentare, per un totale di 668 aziende rappresentate dai propri Consorzi, 406.970 clienti serviti (tra tutti gli esercizi commerciali del fuoricasa) e 3,151 mld di fatturato (gestito con Aziende convenzionate) per una stima di 5 mld del giro d'affari globale.

A dicembre 2021 è stato firmato un protocollo di intesa tra AGroDiPAB e la RETE di Impresa distributori Ho.re.ca, al fine di veicolare in maniera univoca e chiara le istanze del comparto alle Istituzioni.

PREMESSA

Le misure di contenimento epidemiologico protrattesi dal marzo 2020 hanno messo letteralmente in ginocchio tutto il comparto della distribuzione dei prodotti alimentari e delle bevande per il canale HO.RE.CA in ragione, della chiusura prima e del conseguente rallentamento poi, delle attività dei pubblici esercizi e delle realtà economiche di destinazione del prodotto distribuito.

Infatti il paradosso che condiziona il disagio del comparto si colloca nel fatto che, malgrado le aziende distributrici non siano state oggetto di chiusura in senso ufficiale, nei fatti hanno subito gli effetti inevitabili della chiusura dei pubblici servizi di destinazione dei prodotti, tra il 2020 ed il 2021, e negli ultimi mesi gli effetti della recrudescenza epidemiologica che ha visto il crollo dei consumi fuori casa in combinato disposto con quello dei flussi turistici nel nostro Paese.

Malgrado le difficoltà, **le imprese hanno assunto un ruolo di garanzia nei confronti del canale HO.RE.CA svolgendo una funzione di "ammortizzatore sociale e finanziario"** che da un lato ha alleggerito le responsabilità del Governo nei confronti degli esercenti, dall'altro non è stato ristorato né direttamente con aiuti specifici, né indirettamente attraverso l'individuazione di vincoli di assegnazione in capo alle risorse a fondo perduto concesse agli esercenti inadempienti.

LE ATTIVITA' DELLE NOSTRE AZIENDE

I distributori rappresentano l'**anello intermedio della filiera HO.RE.CA, collocandosi come tramite tra i produttori ed i pubblici esercizi**, e svolgendo pertanto un ruolo inderogabile, in quanto provvedono all'acquisto all'ingrosso direttamente dalle aziende produttrici dei prodotti alimentari e delle bevande, garantendone il loro corretto immagazzinamento e stoccaggio, e provvedendo alla successiva e tempestiva fornitura ai singoli esercizi commerciali (strutture ricettive, ristoranti, gelaterie, pasticcerie e bar) che non detengono una struttura logistica e finanziaria per rivolgersi direttamente al settore industriale della produzione.

I distributori acquistano direttamente i prodotti con termini di pagamento a 30/60 giorni mentre agli esercenti assicurano dilazioni e maggiori termini di pagamento sino a 180 giorni: queste dinamiche sintetizzano in maniera eloquente il sistema che condiziona l'operatività del comparto ed il ruolo di garanzia svolto dai distributori, in ragione del fatto che gli esercizi commerciali di destinazione del prodotto si configurano in ditte individuali, piccole e micro imprese, che non detengono gli strumenti per far fronte ai loro impegni finanziari in altro modo e con termini più stringenti.

Il ruolo di supporto e di garanzia dei distributori si palesa anche nella concessione ai pubblici esercizi, a titolo di comodato gratuito, di macchinari ed attrezzature indispensabili per l'esecuzione delle attività, il cui acquisto risulterebbe particolarmente gravoso per ristoranti, gelaterie, pasticcerie e bar: si fa riferimento, ad esempio, a macchine da caffè, impianti di spillatura per Birra e Vino, frigoriferi per la conservazione di prodotti congelati e surgelati ed altre attrezzature connesse alla conservazione delle derrate che hanno un costo di mercato particolarmente impegnativo e richiedono interventi di manutenzione programmata continua.

I DISTRIBUTORI: UNA GARANZIA PER LA FILIERA HO.RE.CA

La piena operatività dei distributori, le cui dinamiche di acquisto e distribuzione delle derrate alimentari sono scandite da termini di pagamento dilazionati abbinati ad un supporto con attrezzature e macchinari in comodato gratuito, rappresenta una garanzia per la sopravvivenza dell'intera filiera, poiché oltre a rappresentare l'anello di congiunzione tra i due livelli economico-produttivi, detiene quegli strumenti e quelle modalità operative atte a tamponare le *défaillance* del sistema, in particolare per quanto concerne i limiti dell'ultimo tratto della filiera, i pubblici esercizi di destinazione del prodotto, direttamente coinvolto dalla crisi pandemica con le chiusure e i vincoli di accesso e operatività.

Il lavoro svolto dai distributori garantisce pertanto che la qualità e l'immagine del prodotto italiano siano veicolati, senza soluzione di continuità, ai pubblici esercizi che sono il primo "bigliettino da visita" della cultura culinaria e del beverage italiani sul territorio nazionale, primo interfaccia del turista.

Appare evidente che questo **ruolo di garanzia dell'italianità** non può essere garantito dall'approccio commerciale e dagli standard dei grandi colossi internazionali della ristorazione, in riferimento ai quali appare opportuno evidenziare che non sussistono le medesime criticità correlate alla crisi pandemica che sta condizionando da due anni le piccole e medie aziende, e che invece rappresentano la spina dorsale della filiera dell'HO.RE.CA.

EMENDAMENTO

Dopo l'articolo 1 inserire il seguente:

Art. 1-bis

Estensione della disciplina di cui all'articolo 24-ter del testo unico delle accise alle imprese di distribuzione all'ingrosso di prodotti alimentari e bevande per il canale ho.re.ca

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi carburanti, il trattamento fiscale previsto dall'art. 24-ter del Testo Unico delle accise, approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modifiche e dal D.P.R. 9 giugno 2000, n. 277, è esteso altresì alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di distribuzione all'ingrosso di prodotti alimentari e bevande per il canale ho.re.ca mediante veicoli di massa non inferiore a 2 tonnellate.
2. Con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze da emanare entro 60 giorni dall'approvazione della presente legge, sono definite le modalità attuative del presente articolo.

Relazione

Con la proposta in oggetto si intende estendere la disciplina di cui all'art. 24-ter del Testo Unico delle accise, approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modifiche e dal D.P.R. 9 giugno 2000, n. 277, relativa al rimborso delle accise del gasolio commerciale, limitata esclusivamente a talune fattispecie di trasportatori e per attività di trasporto di merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, altresì alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di distribuzione di prodotti alimentari e di bevande per il canale HO.RE.CA, mediante veicoli di massa non inferiore a 2 tonnellate, nella prospettiva reale di alleviare gli oneri attualmente sussistenti in capo ad aziende che pur operando nel comparto dei trasporti risultano escluse da spettanze e benefici fiscali in uno dei momenti più bui della storia economica del Paese.

Dopo l'articolo 1 inserire il seguente:

Art. 1-bis

Agevolazioni su componente AdBlue

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio nel settore della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande, il contributo sotto forma di credito di imposta di cui all'articolo 6 commi 3 e 4 del Decreto-Legge 1 marzo 2022, n. 17 convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34 è riconosciuto, per l'anno 2023, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di distribuzione all'ingrosso di prodotti alimentari e bevande per il canale ho.re.ca mediante veicoli di massa non inferiore a 2 tonnellate.
2. Per le finalità di cui al presente articolo, in deroga a quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, per l'anno 2023, alla componente AdBlue si applica l'aliquota IVA del 5 per cento”.

Relazione

L'emendamento intende estendere per l'anno 2023 il credito di imposta, già previsto dal Decreto-Legge 1 marzo 2022, n. 17 per il settore dell'autotrasporto, al comparto della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande per l'Horeca nella misura del 15 per cento del costo di acquisto del componente AdBlue necessario per la trazione dei mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto.

In ragione del costo raddoppiato dell'additivo AdBlue nell'arco degli ultimi mesi e del carattere fondamentale del suo utilizzo nel contenere le emissioni di ossidi di azoto, si propone con il presente emendamento altresì la riduzione dell'aliquota Iva applicata al medesimo dal 22% al 5%, al fine di contenerne i costi in capo alle imprese, in un momento complesso, e nel contempo armonizzare la disciplina di rimodulazione temporanea delle aliquote iva di cui al presente provvedimento.

EMENDAMENTO

Dopo l'articolo 4 aggiungere il seguente:

Articolo 4-bis

Buono patente per trasporto

1. All'articolo 1 comma 5-bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) La parola "giovani" è soppressa;
 - b) le parole "di età compresa tra diciotto e trentacinque anni" sono sostituite dalle seguenti: " e delle imprese operanti nel settore della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande e dell'autotrasporto di persone e merci".
2. Il fondo di cui al comma 1 è incrementato di 1 milione di euro a decorrere dal 2023. Ai maggiori oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione dal fondo per gli interventi strutturali di politica economica (FISPE) di cui all'articolo 10, comma 5 del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282 convertito con modificazioni dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

Relazione

In uno scenario di complessità operativa per le aziende e di difficoltà nel reclutamento del personale, è auspicabile l'orientamento a semplificare le procedure di accesso a qualifiche e requisiti per svolgere una specifica mansione. In particolare, tra i settori più colpiti vi è quello della distribuzione di prodotti alimentari e bevande per il canale horeca, che al momento registra una penuria di personale addetto al trasporto delle merci, in ragione della complessità nel conseguire le patenti e le qualifiche di settore. Si evidenzia a riguardo che è stato introdotto il bonus patente destinato ai lavoratori under 35, che intendano conseguire la patente e l'abilitazione alla guida professionale (CQC) accedendo ad un rimborso spese. Questa misura però presenta dei limiti, in primis quello afferente all'età poiché lascerebbe fuori tutta una platea di lavoratori di settore che non possono accedere ad un *upgrade* della patente considerando che i costi arrivano anche a 4mila euro. In secondo luogo la misura, così come attualmente configurata, è prevista esclusivamente in favore dei cittadini che intendono accedere alla patente ed esclude pertanto le aziende di settore.

Sarebbe pertanto auspicabile modificare i termini applicativi del fondo di cui all'articolo 1 comma 5-bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 nella prospettiva di superare i limite dell'età e di estendere il contributo alle imprese operanti nel settore della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande e dell'autotrasporto di persone e merci.

richiesta audizione e proposta soluzione prezzo medio

Da : ALDIGAS <assoaldigas@gmail.com>

mer, 25 gen 2023, 20:08

Oggetto : richiesta audizione e proposta soluzione prezzo medio

A : com attivita produttive

<com_attivita_produttive@camera.it>

ALDIGAS
Libera Associazione Italiana Distributori Gas e Affini

Spettabile Commissione,

Scrivo in veste di Presidente dell'Aldigas, (Libera Associazione di Distributori Gas e Affini, Associazione di aziende private operanti nel comparto petrolifero), accreditata presso il Mise -ora Mimit- nel 2017, quale associazione a carattere nazionale.

Avendo partecipato la settimana scorsa all'audizione concessa dal Sig. Ministro Adolfo Urso presso il Mimit, chiedo di poter essere ascoltato anche presso la Commissione Attività Produttive della Camera -così come avverrà in questi giorni per le altre Associazioni-, al fine di proporre una soluzione costruttiva alla questione relativa all'esposizione del prezzo medio sugli impianti di distribuzione carburanti, che anticipo di seguito.

Personalmente ed in rappresentanza dell'Aldigas, esprimo il massimo apprezzamento per lo sforzo compiuto dal Governo, sia per fronteggiare la speculazione sui prezzi dei carburanti, sia per andare incontro alle Categorie interessate ed evitare lo sciopero.

Ancora personalmente ed in rappresentanza dell'Aldigas, esprimo il desiderio che il Governo non perda consensi, perché sta' lavorando efficacemente e nella direzione di un vero cambiamento in favore del nostro Paese.

Da addetto ai lavori, comprendo che dal di fuori del comparto carburanti, alcune questioni puramente tecniche del settore, possano sfuggire.

Infatti, se analizziamo il Decreto del 17 gennaio 2013 attualmente in vigore, questo imponeva di esporre all'ingresso dei distributori il prezzo più basso per ogni prodotto venduto nell'impianto, mentre all'interno andavano indicati -in prossimità delle colonnine di erogazione-, i differenziali di prezzo per servito e self service, praticati rispetto a quello sopra indicato.

Con il decreto n.5 del 14/1/2023 bisognerebbe introdurre un nuovo prezzario nell'impianto, che a parte i tempi di realizzazione -legati sia alle dimensioni delle aziende per numero di impianti che, ai tempi delle eventuali autorizzazioni comunali-, potrebbe generare confusione negli utenti.

Anche un QR code scansionabile all'ingresso dell'impianto, potrebbe generare confusione negli utenti che prima di entrarvi potrebbero ivi sostare con le autovetture, intralciando il traffico.

Pertanto e nel massimo rispetto, mi permetto di suggerire di utilizzare gli strumenti già presenti nelle stazioni di servizio e a disposizione di chi le gestisce, al fine di ottenere immediatamente il risultato anelato con il decreto n.5 del 14/1 ultimo scorso.

In particolare, abrogando il vecchio decreto in materia di prezzi risalente al 2013, rimarrebbe in vigore solo il nuovo decreto n. 5 del 2023, per cui basterebbe utilizzare i prezzari presenti all'ingresso delle stazioni di servizio per esporre il prezzo medio e, all'interno delle stazioni, i cartelli differenziali ad oggi presenti, potrebbero essere utilizzati per indicare il prezzo applicato nell'impianto in prossimità delle isole di erogazione, sia in aumento che in diminuzione rispetto al prezzo medio sopra indicato.

Ciò eviterebbe di addossare ulteriori costi ai Gestori e ai Titolari degli impianti.

In aggiunta, dato che circa 4.000 imprese non comunicano i prezzi all'Osservatorio Prezzi ,andrebbero introdotte sanzioni a chi non espleta tali adempimenti.

Altro aspetto è il controllo del prezzo dei prodotti presso i fornitori.

Ad oggi l'illegalità per Iva ed accise non pagate sui prodotti provenienti dall'estero è stata arginata sostanziosamente, per cui il prodotto viene rifornito dalle compagnie petrolifere.

Gli organi di controllo come la Guardia di Finanza dovrebbero intensificare i controlli presso le compagnie petrolifere per verificare che gli aumenti di prezzo del carburante siano legati effettivamente all'incremento dei costi industriali dei prodotti e, non a speculazioni ancorate agli effetti psicologici generati da eventi socio politici come p.e. la guerra in Ucraina.

Abbiamo quindi appurato che, tolti gli episodi di illegalità, il margine netto che rimane in mano ai Gestori è di 0,04 €/cent. al litro, cifra con la quale è impossibile attuare speculazioni.

Abbiamo inoltre appreso dai dati di cronaca quali extra profitti sono stati accumulati dai fornitori di energia elettrica nello scorso 2022 e in concomitanza degli eventi bellici del Nord Europa, parimenti extra profitti sono stati generati dalle compagnie petrolifere che, in costanza di guerra, hanno ristretto l'offerta di carburanti rialzando arbitrariamente il prezzo dei prodotti.

Il controllo dei prezzi presso i fornitori, sarebbe quindi il vero argine alla speculazione che ricade sia sui consumatori finali, che sui titolari delle gestioni private.

L'ultimo argomento è il parametro per il calcolo del prezzo medio regionale.

In Italia esistono circa 23.000 impianti e di questi, oltre 16.000 sono in mano delle compagnie petrolifere, o per proprietà diretta o per contratti di convenzionamento, mentre il resto degli impianti , circa 7.000, sono in mano ai privati e alle gestioni delle pompe bianche che generalmente attuano prezzi più convenienti.

L'influenza del prezzo medio in questo caso sarebbe palese e tenderebbe al rialzo, perché generalmente le compagnie applicano prezzi più alti rispetto alle pompe bianche.

Pertanto, il Garante della concorrenza dovrebbe intervenire a riequilibrare le quote di mercato, in quanto ad oggi se è vero che ogni compagnia non può superare il 33% della quota di mercato nazionale con gli impianti di proprietà, unitamente alle altre compagnie tale quota supera abbondantemente il 50% di detta quota.

Nella speranza di avere fornito un contributo utile alla soluzione del problema, mi rendo disponibile per qualsiasi spiegazione e/o ulteriore apporto.

Con Osservanza.

Stefano Timpani
Presidente Aldigas

Roma 25/01/2023

Ti trovi in: [Home \(/\)](#) / [Media e Comunicazione \(/Media-e-Comunicazione\)](#)

/ [Comunicati stampa \(/Media-e-Comunicazione/comunicati-stampa\)](#)

/ [IC44 - Distribuzione carburanti: Antitrust, dalle oltre 2.000 pompe bianche e gli 82 punti vendita gdo spinta per riduzione prezzi e per nuovo equilibrio concorrenziale](#)

IC44 - Distribuzione carburanti: Antitrust, dalle oltre 2.000 pompe bianche e gli 82 punti vendita gdo spinta per riduzione prezzi e per nuovo equilibrio concorrenziale



COMUNICATO STAMPA

COMUNICATO STAMPA

DISTRIBUZIONE CARBURANTI: ANTITRUST, DALLE OLTRE 2.000 POMPE BIANCHE E GLI 82 PUNTI VENDITA GDO SPINTA PER RIDUZIONE PREZZI E PER NUOVO EQUILIBRIO CONCORRENZIALE

Registrati prezzi più bassi fino a 13 centesimi di euro al litro rispetto alle compagnie petrolifere.

Assetto oligopolistico si sta incrinando, proseguire sulla strada delle riforme per innescare nuove spinte competitive.

Oltre 2.000 pompe 'bianche' e 82 punti vendita collegati alla Grande Distribuzione Organizzata: sono i protagonisti della nuova fase che sta attraversando la rete distributiva dei carburanti per autotrazione, con effetti sui prezzi, più bassi, fino a 13 centesimi di euro al litro rispetto agli impianti delle compagnie petrolifere, laddove la spinta concorrenziale esplica gli effetti maggiori. È la principale conclusione cui giunge l'indagine conoscitiva dell'Antitrust che 'fotografa' l'assetto del settore e chiede al legislatore ulteriori interventi normativi per rafforzare le potenzialità dei nuovi entranti, in grado di 'rompere' l'assetto oligopolistico del mercato dei carburanti.

I NUMERI

L'indagine, avviata a marzo 2011, dà un quadro numerico, inedito, del settore: i punti vendita legati alle compagnie petrolifere continuano a fare la parte del leone: sono 22mila contro gli oltre 2.000 degli operatori indipendenti e gli 82 della Gdo (cfr. tabella 1 allegata). La classifica si capovolge se si guarda l'erogato medio per impianto: 7,2 milioni di litri per la Gdo, 1,6 per le pompe bianche, 1,4 per gli impianti 'colorati' (quelli delle compagnie petrolifere).

In particolare, con riferimento al dato relativo alla stima sulla consistenza numerica degli impianti indipendenti senza marchio (pompe bianche), presenti sul territorio nazionale, è stato stimato un numero totale complessivo di pompe bianche (non GDO) esistenti in Italia al 31 dicembre 2010 tra 2.356 a 2.065 unità, con una preferenza per il limite inferiore dell'intervallo.

Per giungere a questo numero nell'indagine sono state utilizzate tre distinte fonti informative: *i)* la collaborazione con la Guardia di Finanza che, utilizzando banche dati tributarie, ha inizialmente identificato sul territorio 2.719 punti vendita potenzialmente qualificabili come impianti non colorati; *ii)* le richieste a richieste di informazioni inviate agli operatori indipendenti, che hanno consentito di rilevare 755 impianti no-logo; *iii)* le risposte alle richieste di informazioni inviate alle imprese della GDO, con cui sono stati identificati gli 82 impianti.

Dall'analisi dei prezzi praticati alla pompa, lungo un periodo di circa due anni tra il 2010 ed il 2011 (figure 1 e 2 allegate), emerge che gli impianti della GDO praticano prezzi più bassi rispetto agli operatori indipendenti (pompe bianche), oltre che ovviamente rispetto agli impianti colorati delle società petrolifere. A livello assoluto la GDO praticava prezzi da 9 a 13 centesimi di euro più bassi degli impianti colorati e da 1,5 a 5 centesimi di euro più bassi degli impianti "bianchi".

Le nuove spinte concorrenziali non hanno tuttavia lo stesso effetto sui prezzi a livello territoriale: analizzando per macrozone (Nord est, Nord ovest, Centro, Sud), a prescindere dalla tipologia di operatore, il Sud ha sempre prezzi più elevati, il Nord Est ed il Nord Ovest hanno i prezzi più bassi, il Centro ha una posizione intermedia.

In particolare sia per gli impianti della GDO che per gli impianti no logo gestiti dagli indipendenti, i prezzi più bassi sono stati quelli praticati nel Nord-Est. Al Sud, invece, gli impianti no logo non praticano prezzi particolarmente diversi da quelli delle società petrolifere colorate e sono gli impianti della GDO, ancorché in numero molto esiguo, a supplire allo scarso grado di concorrenzialità delle pompe bianche gestite dagli indipendenti. Al Centro e al Nord-Ovest, invece, si riscontra un maggiore allineamento della GDO alle politiche di prezzo degli indipendenti.

L'impatto differenziato a livello territoriale sui prezzi praticati dai nuovi entranti (pompe bianche e GDO) è legato a differenze strutturali.

LE POMPE BIANCHE

AL SUD, in termini assoluti, si concentra oltre il 40% del totale delle pompe bianche italiane ma i proprietari di tali impianti sono mediamente operatori di grande dimensione, che dispongono spesso sia di impianti convenzionati con le principali società petrolifere sia di impianti "bianchi" (c.d. operatori "misti"), e che in molti casi hanno anche impianti in "co-branding" con le compagnie petrolifere (benzina e gasolio venduto a marchio e GPL venduto "bianco"). Si tratta di impianti poco efficienti dove il *self service* e i servizi *non oil* sono poco diffusi e l'erogato medio è molto basso. Queste caratteristiche spiegano in parte i prezzi praticati dalla pompe bianche al Sud, che non risultano molto diversi da quelli praticati dalle reti colorate.

AL NORD-EST gli operatori sono di medie dimensioni (non più di venti impianti) con punti vendita evoluti, in cui il *self-service* e i servizi *non-oil* sono diffusi più ampiamente che nel resto d'Italia. Riescono così a sfruttare appieno tutte le leve concorrenziali, con un erogato medio elevato -di gran lunga superiore a quello dei punti vendita colorati che si accompagna a politiche di prezzo particolarmente aggressive.

AL NORD-OVEST la rete degli operatori indipendenti è comparabile a quella presente al Nord-Est, in termini di sviluppo sia del *self-service* che dei servizi *non-oil*, nonché delle politiche di prezzo praticate ma la loro penetrazione territoriale è contenuta e il grado di efficienza degli impianti non è superiore a quella che caratterizza la rete delle compagnie petrolifere.

AL CENTRO ITALIA le pompe bianche presentano un livello di sviluppo e di efficienza medio (diffusione del *self-service* ed erogato) più simile alle pompe bianche del Nord-Est, a fronte però di una pressione competitiva decisamente inferiore e più vicina a quella esercitata dagli impianti no-logo al Sud.

IL RUOLO DELLA GDO

La GDO a inizio 2011 risulta presente con 82 impianti; gli operatori con almeno 10 punti vendita sono attivi in tutte e quattro le macroregioni. Le reti dei due operatori più grandi sono tuttavia concentrate nel Nord-Ovest, dove sono localizzati circa il 45% degli impianti di Auchan e quasi tre quarti dei punti vendita di Carrefour. Il 40% della rete di Conad è invece concentrata al Sud. Una percentuale alta di impianti espone però, insieme al marchio dell'azienda GDO, anche il marchio delle compagnie petrolifere verticalmente integrate.

I prezzi degli impianti della GDO sono risultati più aggressivi (e difficili da replicare) quando i punti vendita espongono soltanto il marchio dell'operatore della grande distribuzione. I prezzi praticati dagli impianti della GDO in *co-branding*, invece, tendono ad essere meno aggressivi e per questo, nei contesti di mercato locali, i concorrenti verticalmente integrati riescono a reagire alle politiche di questa tipologia di impianti della GDO allineandosi ai loro prezzi (il differenziale medio è pari a -0,16 centesimi), mentre le pompe bianche sono in grado di praticare prezzi inferiori alla GDO, in media, di 2 centesimi di euro al litro. In generale, dunque il *co-branding* si associa a politiche di prezzo meno aggressive, il che consente ai concorrenti, anche colorati, di allinearsi alle politiche commerciali degli operatori della GDO nei bacini locali dove questi ultimi risultano attivi.

LE COMPAGNIE PETROLIFERE VERTICALMENTE INTEGRATE

Dall'indagine emerge che le compagnie 'tradizionali', verticalmente integrate (dalla raffinazione alla distribuzione), mostrano una forte similitudine di comportamento delle società nella definizione dei prezzi per il canale rete (il *range* di variazione dei prezzi medi mensili delle diverse società non supera il 2%). Al contrario i prezzi relativi alle vendite di carburanti per autotrazione attraverso altri canali diversi dalla rete (esportazione, extra-rete, supply ad altre petrolifere) hanno mostrato andamenti meno convergenti. Ciò a fronte di una dotazione di infrastrutture logistiche e di raffinazione molto eterogenea (e che vede alcune imprese petrolifere non più presenti nella fase della raffinazione). Inoltre dall'indagine è emerso un forte ruolo delle vendite tra società petrolifere per il rifornimento delle rispettive reti (cd canali *supply* o *stock transfer*), con alcune imprese che fungono da venditrici nette rispetto al sistema ed altre che assumono il ruolo di acquirenti nette.

Ne emerge dunque, ancora ad inizio 2011, un panorama di interazione oligopolistica tra gli operatori integrati nel quale i *players* più efficienti (Eni ed Esso su tutti) non spingevano la competizione fino a livelli che li avrebbero differenziati davvero dai concorrenti e avrebbero minacciato di far uscire questi ultimi dal mercato.

Le sette società petrolifere attive a livello nazionale nella distribuzione di carburanti in rete sembravano ancora nel 2011 presentarsi sul mercato come soggetti nella sostanza allineati su comportamenti non troppo differenziati: uno scenario dalla chiara connotazione collusiva, che potrebbe teoricamente costituire l'esito di un coordinamento tra gli operatori verticalmente integrati. Di tale eventuale coordinamento, tuttavia, nel corso dell'indagine non sono state acquisite evidenze.

41

IL RUOLO DELL'INDICE PLATTS

L'indagine si è soffermata sull'utilizzo dell'indicatore delle quotazioni dei prodotti finiti *Platts* quale riferimento per la determinazione dei prezzi finali dei carburanti. È emerso che non si tratta di una peculiarità del nostro paese. Una richiesta di informazioni inviate alle principali Autorità di Concorrenza nazionali degli Stati Membri UE, infatti, ha indicato che nella maggioranza dei paesi europei tale quotazione internazionale rappresenta il prezzo di riferimento, a partire dal quale si articolano tutti i prezzi praticati nei mercati all'ingrosso ed al dettaglio.

Dall'indagine è inoltre emerso che non esistono elementi sufficienti per ritenere che *Platts* svolga un ruolo attivo quale veicolo di una concertazione tra operatori nazionali integrati verticalmente; le quotazioni *Platts* tra l'altro non sembrano discostarsi in maniera significativa dai valori di mercato forniti da altri *competitors* attivi nella fornitura di informazioni sulle quotazioni dei prodotti petroliferi finiti (*Argus*). Ciò non toglie tuttavia che si ponga un problema più generale, legato alla possibilità che le quotazioni fornite non solo da *Platts*, ma anche da altre agenzie giornalistiche, possano essere esposte ad un rischio di manipolazione nella misura in cui non risultino pienamente affidabili i prezzi comunicati dagli operatori di mercato sulla base dei quali le agenzie elaborano tali quotazioni. Su questo punto, tuttavia, si osserva come l'IOSCO, l'Organizzazione internazionale delle Autorità di vigilanza sulle Borse, ad esito di un'indagine sul settore, abbia indicato delle linee guida per gli operatori nell'ottica di migliorare il grado di affidabilità delle quotazioni fornite al mercato.

35

LA DISCONTINUITÀ DELLE LIBERALIZZAZIONI

L'indagine dà atto al processo di liberalizzazione (in particolare l'eliminazione di ogni tipo di barriera all'ingresso), avviato negli anni passati e ripreso a partire dal 2012, di avere introdotto una discontinuità che incrementando il numero di nuovi soggetti non integrati presenti sul mercato ne ha incrinato l'assetto oligopolistico. La stessa istruttoria, conclusa nel 2007 dall'Antitrust, con l'assunzione di impegni da parte delle compagnie che, tra l'altro, prevedevano: i) l'avvio di politiche di riduzione dei prezzi nella modalità di rifornimento *self service*; ii) iniziative finalizzate all'ingresso delle GDO, ha avuto un ruolo positivo nella stessa direzione. Anche la politica di forte scontistica, avviata questa estate dall'operatore leader di mercato, ha innescato una serie di reazioni di prezzo da parte degli attori del mercato che sembrano denotare un cambiamento in senso maggiormente concorrenziale dell'interazione di settore.

Se iniziative di questo genere dovessero riproporsi (ovviamente nel rispetto della normativa antitrust) i probabili vincitori saranno i grandi raffinatori effettivamente integrati a valle nella distribuzione (Eni ed Esso), gli operatori bianchi più dinamici e gli impianti della GDO con marchio proprio. A perdere quote di mercato potrebbero essere invece quegli operatori che detengono le rimanenti cinque reti di distribuzione a dimensione nazionale ma hanno una presenza insufficiente o addirittura assente nella raffinazione/logistica.

QUEL CHE RESTA DA FARE

Nel breve periodo si potrebbe dunque assistere a un profondo riassetto del settore intero, con operatori che perdono terreno (o addirittura escono dal mercato) ed altri che si rafforzano. Per sostenere la dinamica concorrenziale e giungere ad un equilibrio caratterizzato da numerosi operatori che esercitano la

distribuzione di carburanti in un contesto di effettiva concorrenza e non più di mera interazione oligopolistica occorre proseguire nel processo riformatore. In particolare occorre:

- sviluppare il maggior numero di operatori indipendenti efficienti, esportando il c.d. "modello Nord- Est" anche in quelle aree del Paese (tra tutte il Sud) dove attualmente gli indipendenti non rappresentano un effettivo stimolo concorrenziale;
- privilegiare lo sviluppo di impianti della GDO (ancora in numero troppo esiguo e praticamente assenti in alcuni contesti geografici), preferendo la modalità di vendita con il marchio proprio rispetto al modello del c.d. *co-branding*;
- incentivare una evoluzione in senso più efficiente di quelle reti colorate che non dispongono di infrastrutture logistiche e di raffinazione coerenti con una presenza uniforme sul territorio, ad esempio attraverso processi di *regionalizzazione*, svincolandole il più possibile dal ricorso alle vendite incrociate tra concorrenti (il c.d. *canale supply*);
- istituire una banca dati istituzionale che raccolga e renda pubblici i prezzi praticati, a livello di singoli impianti, su tutto il territorio nazionale, per accrescere, tra i consumatori, la percezione dell'esistenza di prezzi diversificati all'interno dei propri mercati locali di riferimento
- sfruttare il futuro avvio di un mercato delle logistica petrolifera e di un mercato all'ingrosso dei prodotti petroliferi liquidi per autotrazione per dare maggiore spazio allo sviluppo di pompe bianche "pure", migliorare le condizioni di approvvigionamento degli operatori indipendenti, facilitare lo sviluppo di forti operatori attivi su base regionale o pluriregionale. L'accesso a tali mercati organizzati della logistica e del prodotto potrebbe essere certamente favorito dalla costituzione di gruppi di acquisto, tra operatori di piccole dimensioni: tali operatori potrebbero aggregarsi per accrescere la loro capacità di acquisto all'ingrosso di carburanti e di servizi di stoccaggio e trasporto degli stessi.

- introdurre misure per favorire l'ingresso di operatori indipendenti nella logistica per migliorare non solo le condizioni economiche per l'accesso ai servizi di stoccaggio, ma anche mantenere un adeguato grado di liquidità del mercato all'ingrosso dei prodotti petroliferi che si intende costituire. L'indagine conoscitiva ha infatti messo in evidenza come una adeguata disponibilità di infrastrutture logistiche e/o la presenza di operatori indipendenti in questa fase della filiera siano in grado di influenzare in maniera decisiva il grado di concorrenzialità dei mercati a valle della distribuzione di carburanti. Nell'ottica di sviluppare il maggior numero di operatori indipendenti sul "modello Nord- Est" anche al Sud, dove attualmente tali operatori non rappresentano un effettivo vincolo concorrenziale, appare dunque necessario individuare delle misure che vadano nella direzione di "esportare" le condizioni logistiche presenti nel Nord-Est anche in altre zone del paese al Sud. Ciò implica l'adozione di nuove misure volte a favorire l'ingresso di operatori indipendenti nella logistica, fase della filiera che al Sud è pressoché controllata in via esclusiva da società petrolifere verticalmente integrate. In questo quadro, si potrebbe ad esempio ipotizzare la cessione da parte di tali operatori verticalmente integrati di un sottoinsieme di depositi di stoccaggio a società che non operano a valle nelle distribuzione in rete di carburanti. Nello specifico, la cessione potrebbe riguardare quelle infrastrutture di raffinazione investite da processi di ristrutturazione – largamente annunciati in questi mesi – di cui è prevista la riconversione in depositi per lo stoccaggio. La trasformazione di alcune raffinerie di proprietà di società verticalmente integrate in depositi primari potrebbe dunque costituire l'occasione per ampliare la disponibilità di tali infrastrutture nella titolarità di operatori indipendenti proprio nelle aree del Paese in cui allo stato sono assenti o esigue.

Roma, 28 dicembre 2012

- [IC44 testo indagine \(/dotcmsDOC/allegati-news/IC44_testo_indagine_28_dic_2012.pdf\)](#)
- [IC44 tabelle \(/dotcmsDOC/allegati-news/IC44_tabella_e_grafici_28_dic_2012.pdf\)](#)

43

37

CONTATTI

AGCM

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

Piazza G. Verdi, 6/a

00198 Roma

Tel: +39.06.85.82.11

Fax: +39.06.85.82.12.56

PEC: protocollo.agcm@pec.agcm.it

Codice fiscale: 97076950589

Lunedì - Venerdì ore 10.00 - 14.00

ANTITRUST IN UN CLICK






- [Segnala online \(/servizi/segnala-on-line\)](#)
- [Ricerca avanzata provvedimenti \(/ricerca-avanzata-provvedimenti\)](#)
- [Elenco imprese con Rating \(/competenze/rating-di-legalita/elenco-rating\)](#)

- [FAQ \(/faq\)](#)

SITI DI INTERESSE

- [Unione Europea - Direzione Generale Concorrenza \(http://ec.europa.eu/competition/index_en.html\)](#)
- [Autorità nazionali di concorrenza \(http://ec.europa.eu/competition/ecn/competition_authorities.html\)](#)
- [European Competition Network \(ECN\) \(http://ec.europa.eu/competition/ecn/index_en.html\)](#)
- [International Competition Network \(ICN\) \(http://www.internationalcompetitionnetwork.org/members/member-directory.aspx\)](#)
- [Consumer Protection Cooperation \(CPC\) \(https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumers/enforcement-consumer-protection/consumer-protection-cooperation-framework_en\)](#)
- [Organisation for Economic Co-operation and Development \(OECD\) \(http://www.oecd.org/competition/\)](#)
- [United Nations Conference on Trade and Development \(UNCTAD\) \(http://unctad.org/en/Pages/DITC/CompetitionLaw/Intergovernmental-Group-of-Experts-on-Competition-Law-and-Policy.aspx\)](#)

SEGUICI SU

-  [Twitter \(https://twitter.com/antitrust_it\)](https://twitter.com/antitrust_it)
-  [Facebook \(https://www.facebook.com/agcm.it/\)](https://www.facebook.com/agcm.it/)
-  [Youtube \(https://www.youtube.com/channel/UCYSdEdNwoDvmt4mKSDmU7jQ\)](https://www.youtube.com/channel/UCYSdEdNwoDvmt4mKSDmU7jQ)
-  [RSS \(/rss/atom-feed\)](#)
-  [Servizio di alert \(/servizi/newsletter\)](#)

[Privacy \(/privacy\)](#) [Mappa del sito \(/mappa-del-sito\)](#) [Accessibilità \(/accessibilita\)](#) [Copyright \(/copyright\)](#)

00:00 / 02:34

ECONOMIA

È vero che un terzo della benzina venduta in Italia sfugge alle tasse?



26 gen 2023 - 10:50

Lorenzo Borgo

S

Secondo i sindacati dei benzinai l'evasione raggiunge i 13 miliardi di euro all'anno. Significherebbe che un litro di benzina su tre deriva dal mercato illegale. Ma i numeri ufficiali sono decisamente più bassi. LO SKYWALL

Tra le ragioni dello sciopero dei benzinai è stata richiamata dai sindacati anche l'elevata evasione fiscale su benzina e diesel. Secondo le maggiori sigle - Faib, Fegica e Figisc/Anisa - sarebbero "13 miliardi di euro all'anno" quelli sottratti dai "trafficienti di illegalità", che in questo modo distorcerebbero il mercato e la leale concorrenza tra gli operatori. Non pagando infatti le accise e l'iva sul carburante chi traffica illegalmente i carburanti può vendere benzina e gasolio a un prezzo fuori mercato.

"30% di evasione"

La stima deriverebbe da un'audizione parlamentare di Sandro Raimondi, procuratore della Repubblica di Trento e responsabile di importanti indagini di contrasto al fenomeno, che nel 2019 disse che secondo una "stima che non ha riscontro oggettivo ma si può definire verosimile, il 30 per cento del venduto sfugge all'imposizione fiscale" per un valore "di circa 10-12 miliardi di euro". Se fosse vero, si tratterebbe di un numero enorme. Tenendo conto che secondo i dati dell'Unione Energie per la Mobilità (Unem) il gettito complessivo incassato dallo Stato sulla vendita di carburante per autotrazione si aggira attorno ai 38 miliardi di euro.

SPONSORIZZATO



Carta Platino vale più di quanto pensi

AMERICAN EXPRESS

Gettito nel 2021

25,3 MLD

Accise

38 MLD

12,7 MLD

Iva

Significherebbe in sostanza che un'autobotte su tre che attraversa il nostro paese per trasportare benzina o gasolio è gestita illegalmente. Una proporzione che però non appare coerente con i dati ufficiali riportati dal Ministero dell'Economia.

Cosa dicono i dati ufficiali

Secondo i dati ufficiali del Ministero dell'economia, sulle accise l'evasione fiscale nel 2020 si aggirava attorno a 1,7 miliardi di euro. Dal 2015 non ha mai superato in modo consistente i 2 miliardi. Per il Ministero l'evasione in questo campo ammonta a circa il 10 per cento del gettito che lo Stato dovrebbe teoricamente incassare.

ACCISE EVASE SUI CARBURANTI

Ogni anno, in miliardi di euro



Fonte: Ministero dell'Economia

Sulle accise l'evasione si concentra in particolar modo sul gasolio. Secondo un'altra ricerca del Ministero dell'Economia infatti sulla benzina sarebbero 298 milioni i litri che sfuggono al pagamento delle accise, poco meno del 4 per cento. Sul diesel invece questo numero quasi si decuplica, arrivando a circa 2,5 miliardi di litri, pari al 14 per cento. La ragione sta nel metodo di contraffazione: per evitare il pagamento delle accise - circa 70 centesimi al litro - l'importazione di gasolio per autotrazione viene contrassegnata diversamente, sfruttando il fatto che altri prodotti simili pagano accise minori, come per esempio il gasolio agricolo o altri oli combustibili. La Guardia di Finanza in un'audizione parlamentare del 2019 affermava che "miscele idrocarburiche di gasolio" vengono realizzate per essere classificate, sotto il profilo merceologico, come oli lubrificanti, preparazioni lubrificanti e lubrificanti diluiti di modo da evitare l'adempimento del regime accisato e dell'imponibilità ai fini accisa".

...iudicanti o solventi/indurenti, di modo da poterle escludere dal regime armonizzato e dall'imponibilità ai fini accise .

Sull'evasione dell'Iva invece purtroppo non esistono stime ufficiali e bisogna affidarsi ai numeri delle associazioni di categoria. Se tuttavia il mancato gettito fosse davvero di 13 miliardi di euro significherebbe che - tolti i quasi 2 miliardi di accise - sull'Iva ne mancherebbero oltre 10. Cioè la quasi totalità dell'incasso annuale dello Stato: improbabile.

La digitalizzazione aiuta

Nel 2017 *Assopetroli* diffuse una stima secondo la quale le frodi sull'Iva generano un'evasione di "oltre 2 miliardi di euro". Gli stessi rappresentanti dell'associazione tuttavia a Sky TG24 affermano che questi numeri non sono più attuali. Gli interventi normativi degli ultimi anni hanno infatti facilitato l'attività di controllo sulla filiera. Oggi l'Agenzia delle Dogane può seguire digitalmente tutto il percorso della molecola di benzina dalla raffineria fino al distributore. Sono state inoltre chiuse alcune falle regolamentari che permettevano frodi sull'Iva attraverso documenti falsi di import ed export.

FOTOGALLERY

©Ansa



CRONACA

Finito lo sciopero dei benzinai, distributori aperti in tutta Italia

La mobilitazione è terminata ieri alle 19 sulle strade ordinarie e alle 22 sulle autostrade, dopo che anche i gestori di Fegica e di Figisc-Anisa hanno deciso di ridurre la protesta da 48 a 24 ore. Una scelta, dicono, fatta per i cittadini e "non certo per il governo". Il ministro Urso: "È stata riconosciuta l'importanza dell'insediamento di



numero di impianti distribuzione carburanti di pr



Tutti Notizie Immagini Maps Shopping Altro Strumenti

Circa 121.000 risultati (0,52 secondi)

Qui di seguito compare una tabella che indica per ciascuna società di distribuzione dei carburanti il numero di impianti gestiti.

La rete di distribuzione dei carburanti in Italia La crescita degli indipendenti.

Titolare Numero di impianti

Compagnie petrolifere 16.235

Agip – Eni 4.375

IP (Api- Ip TotalErg) 5.034

Q8 2.584

Altre 9 righe • 9 giu 2020

https://www.assorem.org › la-rete-di-distribuzione-dei-car...

La rete di distribuzione dei carburanti in Italia La crescita degli ...

Informazioni sugli snippet in primo piano Feedback

https://leg16.camera.it ...

Liberalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti



A.C. 771

Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico

X Commissione Attività produttive, commercio e turismo

Roma, __ gennaio 2023

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codesta rispettabile Commissione quelli che, ad avviso della scrivente Associazione, costituiscono interventi urgenti e necessari a sostegno del settore del trasporto passeggeri con autobus e della mobilità collettiva dei cittadini nel contesto attuale segnato da una perdurante crisi energetica e da scenari che - anche a causa dell'annunciato embargo dei prodotti petroliferi russi a partire dal prossimo mese di febbraio - prospettano ulteriori sensibili rialzi del prezzo dei carburanti. In questo senso si rappresentano interventi ritenuti indispensabili per garantire l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio relativi alla gestione dei servizi di TPL assoggettati ad obbligo di servizio pubblico e la continuità e sostenibilità dei servizi di noleggio autobus con conducente e di linea commerciale non soggetti ad obblighi di servizio. L'auspicio è che tali interventi possano essere condivisi nel corso dell'iter parlamentare di conversione del decreto legge all'esame di codesta Commissione e tradursi in conseguenti modifiche al provvedimento.

Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) rappresenta, in seno a Confindustria, le imprese private attive in tutti i segmenti del trasporto di passeggeri con autobus, sia **trasporto pubblico locale e regionale** che **trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente** non soggetto ad obblighi di servizio pubblico. Si tratta di un settore di grande rilievo economico, occupazionale e sociale, di cui ANAV associa una parte fondamentale e qualificata, che, complessivamente considerato, comprende quasi **6.000 aziende attive** con circa **75.000 autobus** e **148.000 addetti**.

Trasporto pubblico locale

Complessivamente, considerando le sue diverse modalità (trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc.) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre **11 miliardi di euro di fatturato** e trasporta oltre **5,5 miliardi di passeggeri** per **2 miliardi di corse-Km** complessive sulle diverse modalità attraverso poco meno di **900 gestori** titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre **114.000 addetti** (dati Osservatorio Nazionale TPL – Relazione annuale 2019-2020). Nel trasporto pubblico locale su strada, in particolare, sono impegnati oltre **40.000 autobus**.

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto pubblico locale e regionale, rappresenta una **componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile** ed una **leva fondamentale per la ripresa e lo sviluppo economico** del Paese.

Trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente

Il settore si compone di **oltre 5mila imprese** di dimensione medio-piccola, attive in ambito nazionale ed internazionale, e **circa 35mila addetti** che, con l'impiego di oltre **30.000 autobus**, in anni pre-pandemia realizzavano un **fatturato annuo di quasi 3 miliardi euro** contribuendo al **PIL nazionale per lo 0,1%**.

Il settore riveste un ruolo di primaria importanza nel sistema di mobilità turistica del Paese, contribuendo in misura rilevante alla ripresa e sviluppo dell'industria turistica, che - soprattutto nell'attuale contesto post-pandemia - traina l'intera economia nazionale.

Gli interventi necessari di sostegno al settore del trasporto passeggeri con autobus

Misure di contrasto al caro carburanti - Secondo le statistiche del Ministero delle Imprese e del Made in Italy il costo del gasolio (prezzo industriale + accise) rilevato nelle prime due settimane dell'anno è aumentato di circa il 25,5% rispetto al costo medio 2021, mentre nel 2022 il differenziale registrato – solo grazie alle misure temporanee di riduzione delle accise decise dal Governo con il DL n. 21/2022 (poi più volte prorogato) e oggi non più in vigore – si era attestato al 22%.

L'impatto di tale eccezionale impennata del costo del gasolio su un settore, come quello del trasporto con autobus, che, complessivamente considerato, impegna oltre 70.000 autobus alimentati per circa il 90% a gasolio (il gasolio, infatti, rappresenta la seconda voce di costo aziendale dopo quella per il personale con un'incidenza media di circa il 23%) è facilmente immaginabile, a maggior ragione se si considera che allo stesso si accompagna l'aumento generalizzato dei prezzi di tutti i principali fattori produttivi.

Nel 2022 il Governo è opportunamente intervenuto – oltre che con il taglio lineare dell'aliquota di accisa - introducendo misure *ad hoc* per il settore finalizzate al contenimento dei costi di acquisto del gasolio, attraverso lo stanziamento di risorse per complessivi 250 milioni di euro, che avevano consentito, almeno in parte, di coprire i maggiori costi sostenuti (+22%) rispetto al 2021. Di fatto, tali misure avevano consentito di contenere in un +10%, rispetto al 2021, i maggiori costi di acquisto del gasolio effettivamente rimasti a carico delle imprese del settore e di non comprometterne l'equilibrio economico-finanziario.

Per l'anno 2023, in un contesto già difficile e con prospettive di ulteriori sensibili rialzi del prezzo del gasolio, già nel breve termine, nessuna misura specifica di sostegno è stata a tutt'oggi varata a favore del settore. Né si possono ritenere sufficienti le generali misure di sterilizzazione delle accise previste dal DL 14 gennaio 2023, n. 5 (DL "Trasparenza") in corso di esame, in quanto tali misure

non consentiranno di assorbire gli incrementi di costo già sinora registrati e, comunque, presumibilmente non recheranno alcun beneficio alle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico di linea urbano e a medio e lungo raggio che, a regime, beneficiano dell'aliquota di accisa ridotta sul "gasolio commerciale" di 0,40322 euro/litro consumato dagli autobus di classe ambientale euro V e VI (una riduzione dell'accisa ordinaria fino a tale soglia non darà alcun vantaggio).

Tanto considerato, al fine di sostenere il settore – che, soprattutto nei segmenti "a mercato" operanti senza obblighi di servizio e senza compensazioni pubbliche, conta numerose imprese di dimensione medio-piccola – e di garantire la qualità e continuità dei servizi fondamentali per la mobilità di ampie fasce della collettività (in ambito urbano come sulle medie e lunghe distanze), si ritiene necessario e non procrastinabile un intervento in sede di conversione in legge del DL "Trasparenza" in esame, diretto allo stanziamento di risorse destinate al settore a (parziale) compensazione dei maggiori costi di acquisto del gasolio per un ammontare almeno pari a quello già previsto per il 2022. Importo pari a complessivi 250 milioni di euro, di cui **220 milioni destinati al TPL e 30 milioni di euro** destinati ai servizi di trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente.

Si evidenzia che tale intervento - oltre che ampiamente giustificato e indispensabile per le ragioni di fatto sin qui esposte – è "imposto" anche dalla necessità di evitare qualsivoglia discriminazione rispetto ad un settore, come quello del trasporto merci su strada, che presenta una struttura dei costi e problematiche operative del tutto analoghe a quelle del trasporto con autobus, al quale l'ultima legge di Bilancio (L. n. 197/2022) ha già provveduto a destinare risorse per 200 milioni di euro.

Bonus Trasporti - L'articolo 4 del decreto legge all'esame di codesta Commissione reca **misure di sostegno per la fruizione dei servizi di trasporto pubblico** e prevede, anche per il 2023, l'istituzione di un fondo finalizzato al riconoscimento del cd. "bonus trasporti". Tale misura di sostegno era stata introdotta per l'ultimo quadrimestre dello scorso anno dal D.L. "Aiuti" n. 50/2022. Nel periodo considerato del 2022, secondo i dati del MLPS, la misura ha consentito l'emissione di circa 2,7 milioni di bonus per un costo complessivo di circa 140 mln €. Le previsioni normative per il riconoscimento del beneficio anche nell'anno in corso sono di contenuto analogo alle precedenti, differenziandosi solo per l'abbassamento da 35.000 euro a 20.000 euro del reddito complessivo massimo delle persone fisiche beneficiarie. Il valore del fondo istituito per il 2023 nello stato di previsione del Ministero del Lavoro è pari a 100 mln € milioni di euro ed il fondo resta finalizzato a riconoscere, nei limiti di dotazione, un buono da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale nonché ai servizi di trasporto ferroviario nazionale. Il valore massimo del buono resta di 60 euro e copre fino al 100% della spesa sostenuta per l'acquisto dell'abbonamento.

Alla luce dell'esperienza maturata nella gestione del bonus trasporti durante l'ultimo quadrimestre del 2022, si ritiene che lo strumento possa essere migliorato con finalità di ulteriore stimolo della domanda strutturale di mobilità collettiva nonché di alleggerimento operativo per i gestori dei servizi di TPL. Nello specifico occorrerebbe, a nostro avviso, **circoscrivere la spendibilità del bonus ai fini del solo acquisto dell'abbonamento annuale**, là dove presente nella gamma tariffaria del gestore presso il quale il bonus viene riscattato dall'utente, **e in subordine per l'acquisto di abbonamenti plurimensili e mensili**. In quest'ottica occorrerebbe aumentare l'importo del bonus per l'acquisto di abbonamenti annuali, fissandolo ad un valore almeno doppio rispetto al valore del bonus riconosciuto per gli abbonamenti mensili/plurimensili. **Il maggiore incentivo all'acquisto di abbonamento annuale ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale avrebbe impatti positivi sulla domanda strutturale di mobilità collettiva** come strumento di contrasto all'eccessivo ricorso alla mobilità motorizzata privata e **leva importante per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti**. La concentrazione delle risorse disponibili sul sostegno all'acquisto di abbonamenti annuali ai servizi di trasporto pubblico, inoltre, avrebbe un **impatto positivo significativo sui processi operativi, di gestione e di rendicontazione posti in capo alle aziende esercenti i servizi di TPL**. Le modalità stabilite per l'utilizzazione del bonus nel 2022 hanno infatti reso necessaria l'intermediazione dei gestori di TPL per l'utilizzazione dei bonus da parte dei beneficiari presso le biglietterie aziendali attraverso la presentazione "fisica" del *voucher*. Tale impostazione ha comportato alcuni disservizi lato utenti – venendo meno la possibilità di utilizzare i normali canali di acquisto degli abbonamenti tramite *web*, *app*, agenzie terze di vendita dislocate sul territorio di riferimento, ecc., con conseguenti assembramenti e tempi lunghi di attesa agli sportelli nei primi giorni di ciascun mese – nonché profili di criticità per le aziende di TPL, dovute all'incremento di utenti e di attività presso le biglietterie gestite direttamente ed ai conseguenti costi organizzativi. **Il sostegno privilegiato all'acquisto degli abbonamenti annuali consentirebbe una più agevole programmazione delle attività di vendita dei titoli di viaggio**, evitando picchi di afflusso alle biglietterie aziendali nei primi giorni di ogni mese e favorendo una migliore distribuzione delle richieste nel tempo. È importante inoltre garantire il rispetto delle tempistiche di rimborso da parte del ministero agli operatori di trasporto delle risorse anticipate in fase di rilascio degli abbonamenti sui quali è stata scalata la quota del bonus. Il minor introito per le aziende rappresenta una sottrazione importante di liquidità, seppur temporanea. Liquidità le cui tempistiche di ristoro devono essere quantomai brevi e certe.

Si confida in un'attenta considerazione di quanto sin qui esposto e in una conseguente iniziativa delle SS.VV..

Con i migliori saluti

Roma, __ gennaio 2023



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI



MEMORIA AN.BTI

COMMISSIONE ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO

Camera dei Deputati

Decreto legge 5/2023

"Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico".

(Ddl n. 771/C)

Roma, 24 gennaio 2023



Gentile Presidente, Gentili Onorevoli,

L'Associazione Nazionale Bus turistici Italiani (AN.BTI) è il primo raggruppamento di rappresentanza a livello nazionale delle imprese di trasporto persone mediante noleggio di autobus ai sensi della legge 218/2003, a **vocazione prevalentemente turistica**, ed aderisce a Confcommercio - Imprese per l'Italia.

L'Associazione rappresenta oltre 200 aziende dislocate in tutto il territorio nazionale e siamo a tutti gli effetti le **'ruote del turismo'**. Il nostro settore nel suo complesso conta 6 mila imprese, 25 mila posti di lavoro, altrettanti bus che viaggiano sulle strade italiane, 2,5 miliardi annui di fatturato, 1,7 miliardi di chilometri percorsi ogni anno, 450 milioni di litri di carburante consumati, senza considerare il vasto indotto che va dalle guide turistiche alle aziende di manutenzione delle flotte. **Il settore, inoltre, genera importanti benefici sui conti pubblici, se si considerano i 270 milioni di euro di accise derivanti dall'acquisto dei carburanti ed i 100 milioni di euro incassati direttamente dai comuni attraverso l'emissione dei ticket per l'accesso alle ZTL**

L'Italia è un paese a forte trazione turistica ed è acclarato **che le nostre aziende hanno contribuito alla tenuta e alla crescita del pil del turismo, garantendo di fatto la ripresa economica italiana del periodo post Covid**, ma ad oggi, i bus turistici, sono considerati a livello legislativo a tutti gli effetti al pari di qualsiasi utente che rifornisce alla pompa di benzina la propria auto privata, non è pertanto più concepibile nè ammissibile tale disparità.

Per ogni genere di Turismo noi ci siamo, portiamo il turista dove ha esigenza di andare senza vincoli di orari, percorsi e senza limitazioni di nessun tipo. Nessun altro settore è in grado di offrire per completezza e flessibilità il medesimo servizio.

Per poterlo fare con sempre maggiore qualità ed efficienza, e per contribuire a fungere ancora con maggior impeto da **volano di crescita per l'economia del Turismo e di conseguenza di tutto il Paese Italia è però indispensabile porre rimedio all'irragionevole disparità di trattamento che va avanti da troppi anni, l'esclusione del nostro settore dal beneficio di aliquote ridotte sulle accise del gasolio previste dalla direttiva 2003/96/CE, recepita in Italia con la modifica del decreto legislativo 26 ottobre 1995 n. 504, recante il testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi.**

Ancor di più alla luce dell'attuale rincaro dei carburanti, è palese la necessità di riconoscere al settore del noleggioautobus con conducente **l'equiparazione alle altre categorie del trasporto persone dell'aliquota ridotta sulle accise del gasolio.**

Il nostro Paese attualmente fissa a **617,40 euro per ogni mille litri (+22% di Iva)** l'accisa complessiva prevista per il gasolio usato come propellente.



*Per quanto concerne il Decreto legislativo in esame apprezziamo la scelta dell'esecutivo di porre l'accento sulla necessità di calmierare il prezzo dei propellenti introducendo l'aliquota mobile ma **per i bus turistici non è sufficiente perché all'acquisto del gasolio commerciale permane la grave disparità di trattamento rispetto a tutti gli altri settori del trasporto.***

E' pertanto chiara la necessità di riconoscere al settore del noleggio autobus con conducente l'equiparazione alle altre categorie del trasporto persone dell'aliquota ridotta sulle accise del gasolio anche perché è doveroso rimarcare che, quella che si chiede, è a tutti gli effetti **una modifica di sistema che fungerebbe da volano positivo per tutto il settore del Turismo nazionale.** Un primo passo nella giusta direzione è stato mosso nel corso dei lavori per la legge di bilancio 2023 dove è stato accolto un **ordine del giorno che impegna il Governo a valutare l'opportunità di prevedere l'estensione dell'aliquota agevolata dell'accisa anche in favore dei bus turistici coperti (euro V ed euro VI).**

Come trasporto turistico rappresentiamo una vetrina per tutto il settore sia a livello nazionale che internazionale ed è pertanto fondamentale che i nostri bus possano essere sempre all'avanguardia, garantendo alti standard di confort ed efficienza. L'equiparazione che con forza rivendichiamo per i nostri mezzi meno inquinanti fungerebbe, infatti, anche da impulso per lo sviluppo **di un programma omogeneo a livello nazionale che potrà portare nei prossimi anni al graduale rinnovo della flotta delle aziende di bus turistici in ottica green con il sostegno dallo Stato, con il progressivo superamento dell'utilizzo dei mezzi maggiormente inquinanti e fino al raggiungimento dell'obiettivo di flotte composte da soli mezzi Euro VI in tutto il Paese. E' importante ricordare inoltre che nell'immediato futuro i nostri bus non potranno passare all'elettrico per la mancanza di un'adeguata tecnologia che non consente la produzione di batterie che coprono il lungo o anche il lunghissimo raggio dei nostri viaggi, ma possiamo comunque essere sempre più green fino ai massimi livelli consentiti dai motori Euro 6 classe E.**

Ora come Associazione auspichiamo che venga dato seguito all'accoglimento del sopracitato ordine del giorno e che, in sede di conversione del decreto legge, si possa finalmente arrivare all'equiparazione richiesta e non più rimandabile.

Ringraziamo per l'attenzione riservata ai bus turistici!

A.C. 771

"Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico"

Emendamento

Articolo 4

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Riconoscimento dell'aliquota agevolata delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n.218)

1. All'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 è aggiunto in fine il seguente numero:

«4-bis) imprese esercenti servizi di noleggio di autobus con conducente di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218.».

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 27,125 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Relazione illustrativa

Riconoscimento dell'aliquota agevolata dell'accisa relativa al gasolio commerciale anche per i bus turistici (euro V e euro VI), al momento esclusi da tale agevolazione, a differenza degli altri comparti del trasporto persone, quali il trasporto di linea e tpl.

Il settore del trasporto occasionale di persone è escluso, diversamente da altri settori, dal beneficio delle **aliquote ridotte sulle accise del gasolio** (si veda l'art. 24 ter, comma 2, lett. b) del d.lgs. 504/95). Alla luce dell'attuale rincaro dei carburanti, è palese la necessità di riconoscere al settore del noleggio autobus con conducente **l'equiparazione alle altre categorie del trasporto persone dell'aliquota ridotta sulle accise del gasolio**.

Il nostro Paese attualmente fissa a **617,40 euro per ogni mille litri** (+22% di Iva) l'accisa complessiva prevista per il gasolio usato come propellente.

Solo attraverso la misura auspicata l'Italia riuscirebbe a rendere il **proprio turismo concorrenziale**, rispetto a quello di **altri Paesi europei** a vocazione turistica, come, ad esempio, la **Spagna** che prevede un importo di **379 euro** (+21% di Iva) e la **Francia**, ove si è stabilito un importo di **594 euro** (+20% di Iva). Tali Stati, inoltre, riconoscono rimborsi per i rifornimenti effettuati sul proprio territorio nazionale da parte di operatori avente la sede legale in un diverso Stato membro.

Relazione tecnica

Prima dell'emergenza Covid-19, i km annuali percorsi in media da ogni bus turistico erano circa 50 mila.

Considerando la seguente tabella:

classe	Numero di veicoli	consumi
Euro VI	5.300	1 litro di gasolio x 4 Km
Euro V	5.000	1 litro di gasolio x 4 Km

50 mila km annui percorsi diviso consumo medio di 4 km con 1 litro= 12.500 litri di gasolio annui a bus.

Per le accise è previsto un rimborso pari a € 0,21 x litro. Quindi:

Euro VI 12.500 litri di gasolio annui a bus x € 0,21 rimborso accise a litro= 2.625 euro rimborso accise a bus.

Euro V: 12.500 litri di gasolio annui a bus x € 0,21 rimborso accise a litro= 2.625 euro rimborso

Considerando infine che:

Euro VI 2.625 euro rimborso accise a bus x 5.300 numero veicoli= Totale circa 14 milioni

Euro V: 2.625 euro rimborso accise a bus x 5.000 numero veicoli = 13.125.000 milioni

2023-01-24

RELAZIONE AUDIZIONE COMMISSIONE PARLAMENTARE

Ringrazio il Presidente e la Commissione per l'attenzione riservata al tema del costo dei carburanti, così determinante per la tutela dei consumatori in un contesto socio-economico precario e che ha, come noto a tutti, implicazioni decisamente concrete sulla vita delle persone.

Non è peraltro possibile scindere tale obiettivo da considerazioni più ampie sul contesto e sulle categorie di operatori economici che, a vario titolo e competenza, gravitano sul settore in esame.

Come Presidente dell'ANISA la mia relazione verterà principalmente sulle sorti dei gestori delle aree di servizio autostradali, anche se gli effetti del percorso sin qui intrapreso a livello ministeriale sono in buona parte comuni a tutta la categoria.

Le resistenze dei "benzinai" rispetto all'applicazione del provvedimento inerente all'esposizione del cartello riportante il prezzo medio dei carburanti a livello regionale non sono pretestuose, ma ben motivate dalla volontà di difendere la correttezza dei gestori, che da questo ennesimo adempimento si sono visti criminalizzare come biechi speculatori, pronti a penalizzare il cliente perseguendo distaccate logiche di profitto.

Gli incontri intervenuti nei giorni scorsi hanno invece chiarito che, dallo scorso 01 gennaio, i prezzi dei carburanti sono aumentati in misura inferiore ai 18,3 centesimi, e cioè fisiologicamente entro la quota di ripristino delle accise.

Nessun'altra categoria economica ha avuto, già precedentemente a quest'ultimo "Decreto Trasparenza", tanti obblighi informativi e di comunicazione formale come i gestori delle aree di servizio:

- Infatti, a cadenza settimanale e in occasione di qualsiasi variazione, in diminuzione o aumento, i prezzi praticati vengono trasmessi alla piattaforma dell'Osservaprezzi Carburanti del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (e precedentemente, MISE);

- Sulle autostrade sono inoltre presenti da tempo i “Benzacartelloni” con l’indicazione dei prezzi delle aree di servizio sulla tratta, riportanti uno specifico “bollino verde” che evidenzia il più vantaggioso;
- Accedendo a Google Maps da qualsiasi smartphone, i clienti possono vedere le aree di servizio che incontreranno sul proprio percorso e i relativi prezzi esercitati, così come dallo stesso Osservatorio prezzi;
- Ma anche se ad un utente distratto tutto ciò fosse sfuggito, gli stessi prezzi comunicati all’Osservaprezzi sono costantemente esposti, in modo visibile dalla carreggiata e su ogni isola di rifornimento all’interno delle singole aree di servizio, divisi per tipologia: “servito” e “self”, evidenziando il differenziale tra questi che, tra l’altro, varia mediamente, a seconda delle Compagnie, tra 20 e 40 centesimi, valore che riteniamo sproporzionato.

Inoltre, la formula del “prezzo medio” è calcolata ricomprendendo anche i prezzi delle cosiddette “pompe bianche” e “impianti ghost”, che non sono soggetti alle stesse regole di mercato degli altri gestori, viziando così il risultato della norma;

Esiste poi la possibilità che la pubblicazione del prezzo medio spinga ad adottarlo tutti coloro i quali si trovassero al di sotto dello stesso.

Temiamo quindi che un ulteriore cartello, nella miriade di quelli già presenti, riportante il prezzo medio regionale, possa portare soltanto confusione all’utente, e non ampliare la sua facoltà di scelta nè tantomeno a ridurre il costo di acquisto.

È bene anche ricordare che la parte più cospicua nella determinazione del prezzo finale è rappresentata da accise e tasse (la più elevata sul gasolio e la terza sulla benzina di tutti i paesi Europei), mentre il margine del gestore non arriva al 3% lordo.

Per i gestori autostradali, altresì, l’esposizione del cartello diventa ulteriore occasione di evidenziare il maggior costo presente su questo segmento, senza chiarirne le effettive motivazioni, sia per i carburanti, sia per tutti i prodotti “non oil” venduti in tale contesto.

Il cliente che percorre le autostrade italiane, oltre a trovarsi a pagare un pedaggio tra i più alti d’Europa, subisce un ulteriore balzello determinato dalle royalties che le società

concessionarie percepiscono da tutti gli operatori che esercitano la propria attività sul sedime autostradale.

Basti pensare che in sede di gara, per i carburanti, oltre al peso dell'offerta tecnica, i subcoessionari (le Compagnie Petrolifere) offrono dagli 8 ai 10 centesimi medi per litro di carburante, che è superiore a quanto concesso al gestore per la conduzione dell'impianto.

La dinamica dei prezzi, come sopra esposta, ha fatto sì che negli ultimi 10 anni sia stato perduto l'80% dei volumi sulle tratte autostradali, che se paragonati al 2019 (ultimo anno pre-pandemia), vedono per la rete ordinaria un incremento del 1,5%, mentre per le autostrade una flessione del 20%.

Siamo a conoscenza che, in questi giorni, è stata presentata per la Conferenza Stato-Regioni la bozza di un nuovo decreto, inerente alla proposta di ristrutturazione della rete autostradale, poiché il Decreto Ministeriale del 2015 è ormai scaduto.

A differenza del precedente, le parti non sono state sentite, né sappiamo se siano state recepite le osservazioni che, in questi anni e in tutte le occasioni di dialogo disponibili, sono state sottoposte ai rappresentanti dei Ministeri a vario titolo coinvolti.

Il comparto – altro che questione di speculazione sui prezzi - è viziato anzitutto da una distorsione delle meccaniche di mercato, determinata dall'esistenza di rendite di posizione dei Concessionari, che hanno causato l'allontanamento dell'utente dai beni e servizi che vi vengono esitati.

Tutti ci perdono, ad eccezione dei Concessionari stessi, che di fatto hanno "occupato" un bene pubblico, utilizzato in una sorta di extraterritorialità e di "mercato protetto".

Lungi dal ragionare in maniera asettica e scoordinata di cartelli aggiuntivi piuttosto che prezzi medi, l'autostrada abbisogna di interventi di natura sostanziale: razionalizzazione della rete in primo luogo, oltre a valorizzazione dei servizi e tutela del consumatore.

O si azzerano i motivi ingiustificati di alterazione dei prezzi (ossia le rendite) per recuperare competitività e consumi in una logica ordinaria di mercato o, in caso contrario e senza pertanto beneficio del consumatore, il sistema (ossia i Concessionari) devono farsi carico dell'onere della sostenibilità economica delle imprese che vi investono (le Compagnie

Petrolifere) e vi operano (le microimprese di gestione, i benzinai) per continuare ad effettuare un servizio che – se non vi è una inversione di strategia – sarà destinato comunque ad attrarre ancor meno clienti di quelli che ancora oggi residualmente vi accedono, divenendo così le aree di servizio una sorta di cattedrali nel deserto, dove l'utente si fermerà solo per usufruire dei servizi igienici, cioè dell'unico servizio che – a differenza del resto dell'Europa – è tutt'ora gratuito.

Non sarà certo un cartello in più, che semplicemente ci espone al pubblico ludibrio, a poter calmierare i prezzi o porre soluzioni ai sempre più gravi problemi che affliggono questa categoria ed in particolare questo segmento.

Osservazioni ARERA ai sensi della Deliberazione n.468/2018/R/gas nell'ambito del Piano e di Sviluppo della Rete di Trasporto SNAM Linea Adriatica

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per il Coordinamento Amministrativo
segreteria.dica@pec.governo.it
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per il coordinamento delle Politiche Europee
info.politicheeuropee@pec.governo.it
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica
dipe.cipe@pec.governo.it
ARERA – Presidente
protocollo@pec.arera.it
ARERA – Segretario generale
segretariatogenerale@arera.it
ARERA – Direzione relazioni esterne e istituzionali
istituzionali@arera.it
ARERA – Direzione divisione energia
energia@arera.it
ARERA – direzione Mercati Energia all'ingrosso e Sostenibilità ambientale
mercati-ingrosso@arera.it
ARERA – direzione Infrastrutture, Energia e Unbundling
infrastrutture@arera.it
ARERA – ufficio speciale Regolazione Euro-Unitaria
regolazione_europea@arera.it
ARERA – divisione ambiente
ambiente@arera.it
Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
segreteria-ministro@pec.minambiente.it
Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
segreteria.capogab@pec.minambiente.it
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Dip. Energia
DIE@pec.mite.gov.it
Pescara
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Dip. Sviluppo Sostenibile
Diss@pec.mite.gov.it
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Valutazioni Ambientali
VA@pec.mite.gov.it
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione generale infrastrutture e sicurezza
IS@pec.mite.gov.it
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Efficienza Energetica
CEE@pec.mite.gov.it
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione attività europea ed internazionale
AEI@pec.mite.gov.it

Ministro delle Imprese e del Made in Italy
urp@pec.mise.gov.it
segreteria.ministro@mise.gov.it
Ministero delle Imprese e del Made in Italy – Capo di gabinetto
segreteria.capogabinetto@mise.gov.it
Snam
affari.regolatori@pec.snam.it
Terna
info@pec.terna.it
GSE
gsespa@pec.gse.it
ISPRA
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it
Commissioni Ambiente e Industria della Camera
camera_protcentrale@certcamera.it
Commissione Ambiente e Industria del Senato
infopoint@senato.it
Regione Abruzzo
presidenza@pec.regione.abruzzo.it A SNAM

I Sottoscritti

- 1) **"Movimento No Tap/SNAM della Provincia di Brindisi"**, con sede a Brindisi presso "Cobas Brindisi" in Viale Commenda 74, **in persona del suo portavoce** Angelo Gagliani, nato a Brindisi (BR) il 11 aprile 1965, e residente a Brindisi in via Marzolla 12,
- 2) **Forum Ambientalista** Associazione di tutela ambientale riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art.13 della legge 349/86, con sede a Roma, c/o CESV, Via Laurentina 9A, in persona della Responsabile energia Simona Ricotti, nata a Civitavecchia il 05 settembre 1963 e ivi residente in Via Terme di Traiano, 38 ,
- 3) **Rete "Legalità per il clima"**, nella persone del Prof. Avv. Michele Carducci, nato a Lecce (LE) il 22 settembre 1963 ed ivi residente al Viale Aldo Moro 31 (www.giustiziaclimatica.it)

FORMULANO

la seguente osservazione al c.d. Progetto Linea Adriatica SNAM Relazione Integrativa ai sensi della Deliberazione n.468/2018/R/gas nell'ambito del Piano di Sviluppo della Rete di Trasporto

Le nostre osservazioni si basano su diversi criteri:

1. criteri temporali e anacronismo
2. criteri metodologici
3. criteri di mercato e opportunità economica
4. criterio di politica energetica europea e completamento della rete
5. criteri di finanziamento pubblico dell'opera
6. criteri tecnici sulla Linea, sismicità, danni e rischio d'incidente rilevante Seveso3
7. criteri di transizione climatica, le bugie sull'idrogeno
8. criteri di giustizia climatica
9. criteri di opportunità "One for One" europei per evitare stranded assets.

Nello specifico:

1.1: Criteri temporali: La consultazione è anacronistica

Il progetto del gasdotto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona sono già stati approvati con VIA del 7 marzo 2011. La consultazione odierna arriva 12 anni dopo. Non si capisce che effetto giuridico possa avere questa consultazione tardiva su un progetto già approvato, la cui consultazione è solo un'approvazione "ex-post" a giochi già fatti, perciò una presa in giro per avere una conferma **e senza possibilità giuridiche di apportare prescrizioni al progetto già approvato: un chiaro esempio di greenwashing, non accettabile dai noi cittadini.**

La consultazione sul gasdotto è inutile, visto che non ha efficacia giuridica sulla fattibilità del progetto.

1.2: Tutto il progetto è da rivedere.

Il metanodotto Sulmona Foligno e il PRT della centrale di Sulmona sono progetti ormai presentati nel 2004, venti anni fa, e il cui decreto di Valutazione d'Impatto Ambientale risale al 7 marzo 2011. La Cop21 del 2015, nota come Accordi di Parigi, ha riconfigurato i parametri per le emissioni di CO2, di cui il metano è uno dei peggiori responsabili. Perciò già la VIA del 2011 è da considerarsi annullata dall'impegno dello Stato italiano di ridurre le emissioni di gas al 2030 del 55% e annullarle entro il 2050. Emissioni causate proprio dalla combustione del metano trasportato dai gasdotti SNAM.

1.3:La consultazione non riguarda solo il gasdotto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona, ma è estesa a tutta la rimanente linea adriatica, comprendente il gasdotto Foligno Sestino e il gasdotto Sestino Minerbio di cui SNAM ha presentato la VIA nel 2011, ma il cui decreto di autorizzazione alla costruzione rispettivamente del 2014 e del 2015 devono ancora essere emessi.

Le altre due tranches della Linea Adriatica, la Foligno Sestino e la Sestino Minerbio, non sono ancora state autorizzate come avvio dei lavori dal 2011 e ora SNAM, chiede a tali territori una consultazione quando tali opere non sono più state considerate da tali territori, perché non ancora autorizzati come inizio lavori.

Praticamente SNAM chiede una consultazione pubblica per opere non ancora cantierizzate e perciò un avallo a opere future. Ciò non è accettabile. La consultazione, come dichiarato nel titolo di ARERA, può riguardare solo il tratto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona e non tratte non ancora cantierizzate come avvio lavori.

2.1. Inefficacia pratica del metodo di consultazione

Nella consultazione di ARERA non si dichiara quale sia l'effettiva efficacia della consultazione e quali i limiti: una consultazione sfavorevole alle opere quali effetti giuridici produce? Blocca l'opera? Pone delle prescrizioni? A che serve?

E' solo greenwashing per giustificare il coinvolgimento della cittadinanza e delle amministrazioni per la realizzazione dell'opera: "abbiamo sentito tutti e la facciamo lo stesso."

2.2. Mancanza di potere di prescrizioni alla VIA con la consultazione pubblica.

La consultazione pubblica non ha nessuna legittimazione a porre prescrizioni o addirittura a bloccare l'opera inutile, costosa e dannosa, come ammette la relazione a pag.21.

3. Mercato e opportunità economica

Nell'analisi dei costi a pag. 22 si analizza la convenienza per SNAM per "aumentare" la portata della rete, con soli vantaggi per SNAM e non per le famiglie e le aziende che pagano le bollette. Ricordiamo che SNAM chiude il 2022 con un utile netto "uguale o superiore a 1,13 miliardi di euro" dopo partite non ricorrenti per quasi 50 milioni di euro e stima di chiudere il 2023 con 1,1 miliardi di euro. Lo si legge nelle stime del Piano Strategico 2022-2026." (ANSA <https://www.msn.com/it-it/money/storie-principali/snam-nel-2022-utile-netto-sopra-113-miliardi-11-nel-2023/ar-AA16vfsd>). E che SNAM non ha fatto niente per allentare o contrastare le speculazioni di mercato sul gas in Italia nell'ultimo anno e mezzo, avendo la società praticamente il monopolio sul trasporto e gestione gas in Italia. In fondo SNAM è una società privata, che fa gli interessi dei suoi investitori privati, che vogliono staccare subito il dividendo sugli utili, senza nessun riguardo verso l'interesse nazionale italiano: SNAM è posseduta solo al 31% da CDP Reti, azienda in parte pubblica.

4.1 L'inutilità del completamento della Rete Adriatica

La realizzazione, dopo 12 anni, del completamento della Linea Adriatica, almeno del primo tratto Foligno Sulmona e della centrale di Sulmona, è un grosso investimento per la società, anche se poi si rivelerà come stranded asset dopo il 2030 per le politiche COP21 sottoscritte dall'Italia e in termini di riduzione e annullamento delle emissioni di CO2. E' un'opera che nasce stranded e le ipotesi degli scenari inventati da SNAM “**Global Ambition e Late Transition**” sono solo degli anglicismi non scientifici o economici per distrarre il pubblico dalla situazione reale fatta di bollette del gas triplicate e prezzo del gas trasportato in Italia da SNAM più che decuplicato: da 20 € MWh a punte di 300 € MWh con la complicità di SNAM e la gestione di partite e stoccaggi. Vogliamo vedere chi pagherà ora la differenza di costo tra gli stoccaggi riempiti in momenti di crisi a 300 € MWh e l'attuale prezzo di vendita di 60 € a MWh: consigliamo a SNAM, da semplici cittadini, di comprare il nuovo gas a 60 € e lasciare il gas caro degli stoccaggi per i tempi peggiori.

→ **Perciò non c'è una nuova emergenza e necessità di collegamento di linea per riempire nuovi siti di stoccaggio come Fiume Treste, Terranuova Bracciolini o dal nuovo GNL rigassificato di Piombino e Ravenna tramite FSRU.**

4.2 Criterio di politica energetica europea e completamento della rete

La Rete Adriatica SNAM è inserita nella 4. e nella 5. PCI List dei progetti approvati dal Parlamento Europeo COM (2022) 230 del 18 maggio 2022, Annex 3, come riportato nella Relazione di cui le osservazioni a pag. 4, progetti che possono ricevere finanziamenti europei dalla BEI e dalla BERS, come avvenuto per il gasdotto TAP, di cui SNAM è socia al 20% del capitale.

La Rete Adriatica SNAM, progetto “ **PCI TRA-N-7, Development for new import from the South** (Rete Adriatica SNAM): 470 km, **costo 1384 million €**”, insieme al raddoppio di TAP e al gasdotto **Matagiola (Brindisi) Massafra (TRA-N-1195** Matagiola - Massafra pipeline 240 milion €) e il gasdotto **Eastmed – Poseidon**, sono state inseriti nella 5.PCI List come unica dorsale **Southern Gas Corridor**.

La Rete Adriatica avrebbe dovuto trasportare come direttiva nord-sud **il gas in più** proveniente da TAP (raddoppio TAP da 10 a 20 miliardi mc/anno), più il gas da Israele di Poseidon (12 miliardi di mc) attraverso il Matagiola Massafra, **ma tutte queste tre opere PCI non sono ancora state realizzate**: per il raddoppio di TAP ci vorranno circa 5 anni di tempo e investimenti stimati in circa 1,3 miliardi di euro (<https://www.ripartelitalia.it/lanalisi-il-raddoppio-del-tap-e-piu-vicino-grazie-ai-fondi-europei/>) e il Poseidon è ancora bloccato anche a Otranto e non si sa se si farà Eastmed per ragioni geopolitiche. Del Matagiola Massafra SNAM non ha presentato nemmeno il SIA (Studio di Impatto Ambientale) finora, e nella relazione non ne parla di questi tre progetti SGC che non ci sono ancora neanche come Studi di progetto.

Se il gas proveniente dal solo TAP arriva tramite interconnessione TAP/SNAM da 56 pollici a Matagiola, Brindisi, e secondo TAP, su una nostra interrogazione arriva in Europa già ora (<https://www.affaritaliani.it/puglia/tap-snam-il-gas-restera-fermo-a-brindisi-fino-al-2028-736989.html>), ma da Matagiola parte solo un tubo 18 pollici per Palagiano, senza il Matagiola Massafra, a Brindisi c'è un grosso effetto imbuto da 56 a 18 pollici e poi si arriva a Massafra, dove inizia la Rete Adriatica SNAM, che è di nuovo a 48 pollici. **In queste condizioni critiche, dove finora TAP dichiara di essere arrivata col gas al Nord, non si capisce perché bisognerebbe aumentare la linea, visto che il consumo del gas, sia per gli alti prezzi, sia per la decarbonizzazione al 2030 e lo zero carbon target del 2050 lasciano presumere una riduzione del traffico di gas e il raddoppio di TAP è presunto a lungo terminer e Poseidon non c'è. Non c'è nessuna ragione logica.**

Solo di recente in Italia si parla di nuovo di SGC comprendendo anche il gas di Algeria e Libia, che finora viaggiavano sulla linea tirrenica senza problemi di sovraccarico.

Inoltre, con il ricorso al TAR per il rigassificatore FSRU di Piombino, si è messo in discussione l'operabilità dello stesso e la convenienza del GNL, dato che i prezzi del gas metano dai 300 € MWh sono passati in questi giorni a 60 € MWh, mentre i costi del GNL restano comunque molto superiori al costo del metano da gasdotto.

5. Criteri di finanziamento pubblico dell'opera

Non sappiamo se SNAM ha chiesto il finanziamento anche a BEI e BERS per la Linea Adriatica perché è nella PCI list, come è avvenuto per il gasdotto TAP. E ora **l'aumento dei costi dal progetto originario dichiarato per l'opera nella PCI list di 1384 milioni di euro è salito ai 2400 milioni di euro dell'ultima relazione SNAM. Nell'ultima consultazione sulla 5.PCI list la linea adriatica risulta "Non Financial Investment Decision (FID)", cioè non aveva neanche chiesto il finanziamento europeo. SNAM vuole ora scaricare sulle bollette dei cittadini italiani, per un progetto anacronistico, inutile e dannoso, l'aumento dei costi dal progetto originario del 2011 ai costi odierni.**

Nella relazione integrativa, SNAM affronta solo criteri in senso aziendalistici dei costi e benefici, con dati molto positivi per l'azienda, ma non affronta, come dovrebbe in maniera adeguata a una consultazione pubblica, i benefici dell'opera per i cittadini. SNAM non ha fatto niente per mitigare i costi della speculazione finanziaria sul prezzo del gas in questo ultimo anno e mezzo, anzi, ha guadagnato extraprofiti sulla speculazione di mercato del prezzo ("L'utile netto adjusted di gruppo dei primi nove mesi del 2022 è pari a 932 milioni di euro")

[https://finanza.lastampa.it/News/2022/11/10/snam-conferma-guidance-utile-netto-2022-ricavi-9-mesi-+10-3percento/MT1fMjAyMi0xMS0xMF9UTEI#:~:text=L'utile%20netto%20adjusted%20di,\(938%20milioni%20di%20euro\)](https://finanza.lastampa.it/News/2022/11/10/snam-conferma-guidance-utile-netto-2022-ricavi-9-mesi-+10-3percento/MT1fMjAyMi0xMS0xMF9UTEI#:~:text=L'utile%20netto%20adjusted%20di,(938%20milioni%20di%20euro))). Non si capisce come "inoltre, al fine di fornire

una più completa rappresentazione dell'utilità dell'opera sono stati valutati separatamente ulteriori benefici riferiti alla riduzione della volatilità dei prezzi,” pag. 6 della relazione. E “L’opera presenta analisi costi benefici ampiamente positive in tutti gli scenari di domanda, infrastrutturali e di supply considerati.” E “I benefici principali associati al progetto fanno riferimento all’incremento di Social Welfare (B1) e all’Incremento della sicurezza e dell’Affidabilità delle forniture (B3).”

SNAM doveva specificare questo “incremento di Social Welfare (B1)” oggi, nel 2023, rispetto alle intenzioni del 2011, altrimenti non si capisce perché la cittadinanza dovrebbe accettare benefici non dichiarati specificamente nella relazione odierna e, onestamente, vorremmo sapere quale è questo incremento del social welfare nella distruzione di un ambiente per la costruzione di un’opera costosa, dannosa e inutile..

6. Criteri tecnici sulla Linea, sismicità, danni e rischio d’incidente rilevante Seveso3

I criteri tecnici e le prescrizioni sono state volutamente omesse nella Relazione. C’è la sismicità del territorio: dal 2011, data di approvazione della VIA, ci sono stati sul territorio il terremoto dell’Umbria del 2016 che ha colpito proprio le zone interessate dal gasdotto Foligno Sulmona, come la stessa Foligno, Norcia, e la valle del Tronto con 300 morti e mentre scriviamo, si susseguono scosse sulla Costa Marchigiana Pesarese. Persino la BBC avvertiva del pericolo sismico del gasdotto:

<http://www.bbc.com/news/world-europe-37548071>

Per quanto riguarda le numerose falde acquifere attraversate dal gasdotto, ricordiamo che l’atteggiamento di SNAM dimostrato nella costruzione del gasdotto TAP (di cui SNAM è proprietaria del 20%) che ha causato un disastro ambientale denunciato dal Comune di Melendugno, con processo mai finito dal 2019 presso la procura di Lecce e il danno ambientale sulla falda di San Paolo a Tutturano, denunciata dal nostro Movimento No TAP/SNAM di Brindisi e dichiarata dalla stessa regione Puglia (<https://www.consiglio.puglia.it/-/snam-e-opere-brindisi-amati-forse-c-%C3%A8-danno-ambientale-ma-comune-rifiuta-confronto-con-azienda-disponibile-a-opere-compensazione.-continuer%C3%B2-da-solo-%C2%A0>) e dal Comune di Brindisi, si deduce la poca disponibilità di SNAM nei casi di danni ambientali, le cui cause si trascinano ormai da anni, senza nessun effetto sul compimento dell’opera, che va avanti qualsiasi cosa succeda. Poi si vede in via giudiziaria, come dichiarato da SNAM in risposta alle nostre denunce (<https://www.affaritaliani.it/puglia/tap-snam-il-gas-resterà-fermo-a-brindisi-fino-al-2028-736989.html>). Pensiamo ai tanti imprevisti che si possono presentare su un territorio montano e alla scarsa disponibilità di SNAM a implementare le numerose prescrizioni della VIA del 2011 in termini di incidenti ambientali.

Inoltre, la suddivisione della Linea Adriatica in 5 tronconi “indipendenti” secondo SNAM, elude la Direttiva Seveso3 ai fini del rischio di incidente rilevante e della cumulabilità delle dimensioni della linea proprio ai fini di non sottostare alle direttive europee di rischio e normative più stringenti. Come possono i cittadini

fidarsi di questa opera nata già al limite della normativa sulla rischiosità di incidente?

7. Criteri di transizione climatica, le bugie sull'idrogeno

A pag. 8 SNAM parla di **Scenari previsionali di supply gas** comprendendo il trasporto di H₂. Ricordiamo che tutta la rete Adriatica finora costruita (tratti Massafra – Sulmona) non sono adeguati per il trasporto dell'idrogeno se non in mix con il metano. Esperimenti in tal senso dichiarati da SNAM sono per un mix al massimo del 5-10 % di H₂ misto a metano. Per cui, anche in una futura espansione della produzione di H₂ verde (se fosse grigio, cioè H₂ ottenuto dal metano, saremmo punto e a capo in termini di transizione energetica), solo tale 10% sperimentato dovrebbe viaggiare nei metanodotti ma misto sempre al 90 % di metano. **Perciò l'H₂ verde trasportato sui nuovi gasdotti appositamente ideati per la decarbonizzazione, è una sporca bugia.**

8.1. La presunta emergenza gas e impegno UE che il nostro Governo ha sottoscritto per la riduzione dei consumi del gas del 7%.

Quel 7 % di riduzione dei consumi firmata qualche mese fa come impegno dal Governo italiano di Draghi in sede UE e considerando comunque il calo dei consumi di gas, tutto l'ulteriore gas prodotto dalle FSRU di Piombino e di Ravenna non sarà pronto nell'emergenza inverno 2022, che non c'è più, ed è un gas molto più caro di quello dei vecchi contratti dei gasdotti e nel 2023 non ci dovrebbe perciò servire come gas in più. **Guardando poi gli ultimi dati MISE sulle importazioni di gas, vediamo addirittura un aumento del 400% del gas esportato dal nostro sistema, cioè un surplus di gas, altro che emergenza. E considerando gli extraprofitti delle società di trasporto e distribuzione del gas dell'ultimo anno, il nuovo gasdotto della Linea Adriatica SNAM sembra solo un'ulteriore occasione di extraprofitti per SNAM e i distributori di gas e che non ci sia nessuna reale emergenza gas o addirittura di trasporto del gas in più dal corridoio sud, come affermato da SNAM.**

8.2 Carattere antiscientifico della decisione, violazione dei principi ambientali del diritto UE, violazione degli artt. 9 e 41 della Costituzione italiana

Com'è noto e acclarato dalla migliore scienza disponibile, il gas di origine fossile non è un ponte, ma un muro per la transizione verso l'uscita dall'emergenza climatica, tanto che il suo impatto sul sistema climatico, considerato appunto il poco tempo a disposizione per porre fine all'emergenza (2021-2040, secondo l'ultimo AR6 dell'IPCCC) risulta ormai analogo a quello del carbone.

Uno studio recente, The New Gas Boom di Global Energy Monitor, evidenzia i rischi dei massicci investimenti previsti per potenziare la produzione e l'utilizzo di

carburanti tradizionali, concentrando la sua analisi sulla futura espansione delle infrastrutture dedicate al gas naturale liquefatto (LNG).

Questo significa che la nuova infrastruttura si pone in contrasto non solo con le migliori acquisizioni della scienza ma con l'intero diritto europeo sulla tutela ambientale e climatica in emergenza.

Infatti, con l'iniziativa in oggetto:

- risulta in violazione la Dichiarazione di emergenza climatica della UE, la quale definisce l'emergenza climatica una "minaccia" da eliminare "prima che sia troppo tardi" attraverso "un'azione immediata e ambiziosa per limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C ed evitare una massiccia perdita di biodiversità" e riconosce che si debba agire "in base alla scienza" e nella considerazione di tutti i Report dell'IPCC, i cui risultati sono dichiarati "esauritivi sugli effetti dannosi dei cambiamenti climatici";

- risulta in contrasto con il principio di integrazione e quello di non regressione, desumibili dai Trattati europei, nella parte in cui si stabilisce che qualsiasi azione e decisione in materia ambientale, materia di concorrenza ripartita fra Stato e Regioni, si debba sempre e solo mirare al miglioramento della qualità dell'ambiente e della salute e non invece al loro deterioramenti;

- risulta in violazione con il principio DNSH – "Do No Significant Harm", dato che non fornisce alcuna evidenza, scientificamente fondata, accessibile e verificabile, che l'attività promossa miri alla mitigazione climatica e non rechi danni significativi agli obiettivi ambientali di eco-sostenibilità definiti dalla normativa europea (Regolamenti nn. 2020/852-2021/241-2021/1119);

- ne deriva che anche le attività economiche e di impresa, conseguenti all'iniziativa in oggetto, opereranno in violazione delle c.d. "garanzie minime di salvaguardia", previste come vincolanti dall'art. 18 del Regolamento n. 2020/852;

- di conseguenza, la decisione in oggetto e le attività connesse si porranno in contrasto con l'equazione dell'emergenza climatica, assunta dalla migliore scienza come verifica di sostenibilità e non dannosità della gestione dei tempi di emissione di gas serra rispetto ai tempi termodinamici di destabilizzazione del sistema climatico per la concentrazione sempre dei gas serra (c.d. formula di Lenton et al.);

- sicché l'iniziativa in oggetto risulta antiscientifica, in contrasto con i principi ambientali europei e persino incostituzionale, dato che prescinde dai nuovi obiettivi, vincoli e limiti dettati dai riformati artt. 9 e 41 della Costituzione e dalla Risoluzione ONU, votata anche dall'Italia, che riconosce il diritto umano universale a un ambiente sano.

→ tutte queste considerazioni di origine scientifica e politica non erano note e accreditate nel 2011 quando sono stati approvate le VIA per il gasdotto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona.

Non erano stati ancora neanche firmati gli accordi di Parigi che sono del 2015 sul contenimento della temperatura entro 1.5 gradi e la riduzione delle emissioni di CO2 del 55% entro il 2030 e lo zero carbon entro il 2050.

La Linea Adriatica SNAM è figlia di un'epoca antecedente dell'antropocene ed è completamente anacronistica rispetto agli obiettivi Green della Commissione Europea e dello Stato Italiano oggi.

→ Perciò il progetto del completamento della Linea Adriatica oggi è un progetto da bocciare perché già stranded asset, che non deve ricadere sulle bollette dei cittadini italiani ed europei.

9. Criteri di opportunità “One for One” europei per evitare stranded assets.

In questi giorni è in discussione al Parlamento Europeo la regolamentazione “One for One”, che, per evitare che investimenti fossili si trasformino in stranded assets, cioè opere fossili che saranno inutili visti gli obiettivi al 2030 e 2050 per la riduzione e l'azzeramento delle emissioni di CO2, e che poi dovranno essere sostenute da investimenti pubblici, si chiede alle aziende fossili come SNAM di aumentare il proprio capitale sociale di 1 euro per ogni euro investito in opere fossili. SNAM e Arera, per i loro intenti firmati sulla decarbonizzazione e a favore dell'ambiente e contro i cambiamenti climatici, dovrebbero sottoscrivere tale impegno e dimostrare la loro reale intenzione green di contrastare i cambiamenti climatici.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che la presente osservazione e gli eventuali allegati tecnici potranno essere pubblicati sul sito web di SNAM o Arera.

Elenco Allegati:

- Copia dei documenti di riconoscimento in corso di validità;

Lecce, 19 gennaio 2023

Gli Osservanti

Prof. Michele Carducci



Prof. Angelo Gagliani



- Rete Legalità per il Clima
- Campagna Per il Clima Fuori dal Fossile
- Forum Ambientalista

**X Commissione
(Attività produttive, commercio e turismo)
Camera dei Deputati**

Memoria di ASSOCOSTIERI su:

**“Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico”
(A.C. 771)**

Roma, 27 Gennaio 2023

Signor Presidente, Onorevoli membri della Commissione,

desideriamo ringraziare la X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo) per la disponibilità a raccogliere i contributi delle Associazioni di categoria e degli operatori in relazione al disegno di legge per la conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5 (A.C. 771).

Introduzione

ASSOCOSTIERI è l'associazione di categoria, aderente a Confcommercio e Confrtrasporto, che rappresenta, a livello nazionale, la **logistica energetica**, composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dai depositi di GNL cosiddetti *small scale* e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'associazione gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

Nel settore petrolifero la scrivente rappresenta prevalentemente le aziende che operano nel mercato della **distribuzione primaria** con molte delle nostre aziende associate attive nel settore della **distribuzione secondaria** dove possiedono una quota non trascurabile della capacità nazionale di circa il 10 per cento, con reti prevalentemente di proprietà.

Accisa mobile

L'articolo 2 del decreto, come noto, modifica la disciplina del meccanismo di rideterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti mediante decreto ministeriale, in corrispondenza di un maggior gettito IVA, prevedendo che il decreto di riduzione delle accise sui carburanti, in ragione dell'aumento del gettito IVA derivante dall'aumento del prezzo del greggio, sia adottato dal Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.

ASSOCOSTIERI ritiene che il provvedimento in esame, partito con le migliori intenzioni di contrastare l'aumento dei prezzi dei carburanti, ha preso atto dell'acclarato aumento medio dei prezzi dei carburanti sovrapponibile a quello dello sconto cancellato delle accise di circa 18 centesimi per benzina e diesel.

Sulla base della rilevazione del 23 gennaio 2023 relativa ai "Prezzi medi settimanali dei carburanti e combustibili", il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha evidenziato come nella struttura del prezzo medio settimanale, accisa e IVA in Italia rappresentano, rispettivamente, il 57,8% del prezzo della benzina alla pompa ed il 51% di quello del gasolio.

La nostra Associazione, pertanto, vede con favore il discorso relativo alla sterilizzazione dei prezzi mediante il meccanismo dell'**accisa mobile**.

Il prezzo dei carburanti, infatti, potrebbe subire aumenti anche in vista dell'utilizzo dei **biocarburanti in purezza** e dei nuovi obblighi di miscelazione.

ASSOCOSTIERI evidenzia come, molto probabilmente, il decreto potrebbe rappresentare l'occasione per iniziare ad attuare in Italia il meccanismo previsto dalla proposta di revisione della Direttiva n. 2003/96/CE sulla tassazione dell'energia (*Energy taxation directive*, ETD) ai fini delle accise.

Nella fattispecie, la nostra Associazione ritiene auspicabile **anticipare** i principi contenuti nell'**ETD** con riferimento alla tassazione dei **biocarburanti** ed in generale dei **combustibili alternativi** introducendo le premialità contemplate già a decorrere dal 2023 in quanto tale misura, tesa all'applicazione di un'accisa ridotta mirata ai combustibili più ecologici, non ha riflessi gravosi per l'Erario.

Trasparenza e controllo del prezzo di vendita al pubblico di carburante per autotrazione

L'articolo 1, comma, 3 del decreto dispone che gli esercenti l'attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione, ivi compresi quelli lungo la rete autostradale, entro quindici giorni dalla data di adozione del decreto previsto al comma 2, adeguano la **cartellonistica** di pubblicizzazione dei prezzi presso ogni punto vendita, con l'indicazione della media aritmetica dei prezzi di riferimento.

ASSOCOSTIERI, per quanto attiene la tematica della **trasparenza** rileva come, se l'intento del decreto in esame è di fare della trasparenza un antidoto contro la **speculazione**, di fatto non si è assistito a tale speculazione.

L'obiettivo della trasparenza, a parere della scrivente, ha creato unicamente una serie di adempimenti amministrativi a carico degli operatori del settore. Tali **adempimenti**, non necessari, poco utili, di carattere formale e costosi sono forieri di creare ulteriori aumenti di prezzo.

La nostra Associazione ha avuto già modo di rappresentare tali istanze nell'ambito del **Tavolo tecnico** istituito dal Ministero delle imprese e del made in Italy ed auspica che in sede di conversione parlamentare e nel pieno rispetto del ruolo di codesta Istituzione, possano essere accolte le istanze del Governo di modifica al decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, di seguito riportate:

- **posposizione** dell'emanazione del **decreto ministeriale** che definirà le modalità di comunicazione e di esposizione dei prezzi, entro 10 giorni dalla conversione del decreto legge;
- **deroga all'obbligo giornaliero di comunicazione** e fissazione di un **obbligo settimanale**;
- fissazione di una **sanzione interdittiva**, che comporta la sospensione dell'esercizio da 1 a 30 giorni, per coloro che omettono per 4 volte di effettuare le comunicazioni settimanali nell'arco di un periodo compreso tra 1 e 60 giorni;



- **riduzione** delle **sanzioni**, fino ad un massimo di 800,00 euro, per **omessa comunicazione**;
- istituzione di una **App gratuita** del Ministero che consentirà di conoscere il prezzo medio regionale e, con la geolocalizzazione, anche il prezzo praticato da ciascun distributore nel perimetro desiderato.

ASSOCOSTIERI apprezza le intenzioni del Governo di ridurre le sanzioni, rispettare i tempi parlamentari per l'emanazione del decreto attuativo relativo alle modalità di comunicazione ed esposizione dei prezzi, favorire la diffusione delle App, ma rimane il nodo della **cartellonistica**.

La scrivente Associazione, infatti, ritiene fondamentale, con riferimento a tale aspetto, **eliminare** la previsione circa l'esposizione presso i punti vendita della **media aritmetica** dei prezzi di riferimento **sostituendola** con la previsione di un **QR Code**.

Infatti, l'adeguamento della cartellonistica rappresenta un **onere significativo** per il settore che inevitabilmente si ribalterebbe sul consumatore finale e non risulta coerente con i tempi di attuazione previsti dal decreto.

A ciò va aggiunta la considerazione che la **rete** è sempre più **automatizzata** e richiede tempi più lunghi per l'adeguamento della cartellonistica digitale esposta sia su strada che all'interno degli impianti di distribuzione. In termini di chiarezza, inoltre, si ritiene che **nessun beneficio** possa derivare a **tutela del consumatore**.

Nella speranza di aver fornito un utile contributo, l'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

ASSOCOSTIERI
Il Direttore Generale

Avv. Dario Soria



**Contributo nell'ambito dell'esame del DDL recante "DL 5/2023: Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico" (C. 771)
(DL Trasparenza Prezzi)**

Commissione X (Attività produttive) - Camera dei Deputati

27 gennaio 2023

Assopetroli-Assoenergia: chi siamo

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia, che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le nostre aziende sono presenti sia sul canale "rete", sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Misure relative alla distribuzione dei carburanti nel DL n.5/2023

In premessa si esprime apprezzamento per le disposizioni introdotte dall'articolo 2 del decreto in commento, con le quali viene modificata la disciplina del meccanismo di rideterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti con decreto ministeriale, in corrispondenza di un maggior gettito IVA. Si ritiene in particolare che le modifiche introdotte al meccanismo della c.d. "**accisa mobile**" consentano una risposta flessibile e tempestiva alle mutevoli condizioni dello scenario economico, influenzate dalle tensioni geopolitiche derivanti dal conflitto russo-ucraino in corso.

Si accolgono con favore anche le misure introdotte dall'articolo 1, comma 1, che consentono di esentare dal computo del reddito del lavoratore il valore dei **buoni benzina** (o di analoghi titoli per l'acquisto di carburante) ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti nell'anno 2023, fino ad un importo pari a 200 euro per lavoratore. Tale disposizione rappresenta infatti un aiuto concreto per i lavoratori, per i quali i trasporti rappresentano una delle principali voci di spesa.

Nettamente critiche, invece, appaiono le disposizioni introdotte dall'articolo 1, commi 2-7, che prevedono l'obbligo per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti **di indicare, presso i singoli impianti di distribuzione, la media aritmetica dei prezzi praticati su base regionale**, rilevata dal MIMIT sulla base delle comunicazioni ricevute da tutti gli esercenti, rimandando ad un successivo decreto ministeriale la definizione di tempistiche e modalità di tali comunicazioni.

Quello dei carburanti sarebbe l'unico settore merceologico in Italia soggetto a tale obbligo e, da una ricognizione effettuata per tramite dell'associazione europea dei commercianti indipendenti di prodotti energetici (UPEI), risulta essere **un unicum in tutta l'Unione europea**.

Principali criticità del DL n.5/2023

Le misure del decreto che prevedono l'adeguamento della cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi medi presso i punti vendita appaiono **inutili, illogiche e sproporzionate**.

Le principali criticità concernono: effetti sul funzionamento del libero mercato, fruibilità delle informazioni fornite, tempi, impedimenti tecnici, costi, sanzioni inique.

1. EFFETTI SUL FUNZIONAMENTO DEL LIBERO MERCATO

Il settore del commercio dei carburanti è pienamente liberalizzato ed è tra i più concorrenziali, plurali, vigilati e trasparenti, con la presenza di oltre 21.700 impianti, di più 270 marchi differenti.

La competizione è oggi tale da aver già fortemente compresso i margini di guadagno degli operatori, per cui anche un minimo differenziale di prezzo al rialzo può mettere fuori mercato un impianto.

Lo *status quo* rappresenta quindi una garanzia di massima concorrenzialità mentre, paradossalmente, l'esposizione del prezzo medio presso i punti vendita potrebbe avere effetti controproducenti sul meccanismo di formazione del prezzo.

Per fare luce sulle possibili criticità derivanti dall'esposizione del prezzo medio, occorre richiamare un precedente significativo. Il 18 gennaio 2007 l'AGCM aveva avviato un'istruttoria (allegata al presente documento) nei confronti delle società API, ENI, ERG, ESSO, IP, KUWAIT, SHELL, TAMOIL e TOTAL per accertare l'esistenza di comportamenti che provocassero restrizioni della concorrenza. Il provvedimento di avvio metteva in evidenza lo scambio di informazioni sensibili tra le parti in materia di prezzi avvenuto attraverso la diramazione di comunicati stampa e la **pubblicazione sulla stampa specializzata dei listini (con prezzi consigliati e differenziali integrativi) relativi alla vendita di carburanti in rete**. Secondo l'AGCM, vi era la possibilità che tali pratiche potessero svolgere una funzione facilitante la collusione di prezzo tra imprese petrolifere. **Pertanto, in ottemperanza alle indicazioni dell'AGCM, dette società si sono impegnate, tra l'altro, ad interrompere la pubblicazione dei suddetti listini.**

Tornando al presente, oggi tutti i prezzi praticati da ciascun impianto situato sul territorio nazionale sono pubblicati sul sito Osservaprezzi Carburanti del MIMIT. Ciò garantisce la trasparenza dei prezzi, consentendo al consumatore di fare rifornimento in modo consapevole e informato. Al contempo, la presenza di dati in forma disaggregata non fornisce al mercato segnali di prezzo che possano costituire una minaccia per la libera concorrenza.

Il prezzo medio che si intende rendere pubblico, invece, oltre a non essere di utilità per il consumatore, potrebbe essere **recepito dal mercato come una sorta di "prezzo consigliato" verso il quale tendere (al ribasso, per chi è sopra alla media, ma anche al rialzo per chi ne è al di sotto), con conseguenti effetti anticorrenziali**. In altri termini, il rischio è di innescare una spirale di aumento dei prezzi, con un generale appiattimento verso l'alto dell'offerta e una diffusa riduzione della variabilità dei prezzi.

2. FRUIBILITÀ DELLE INFORMAZIONI FORNITE

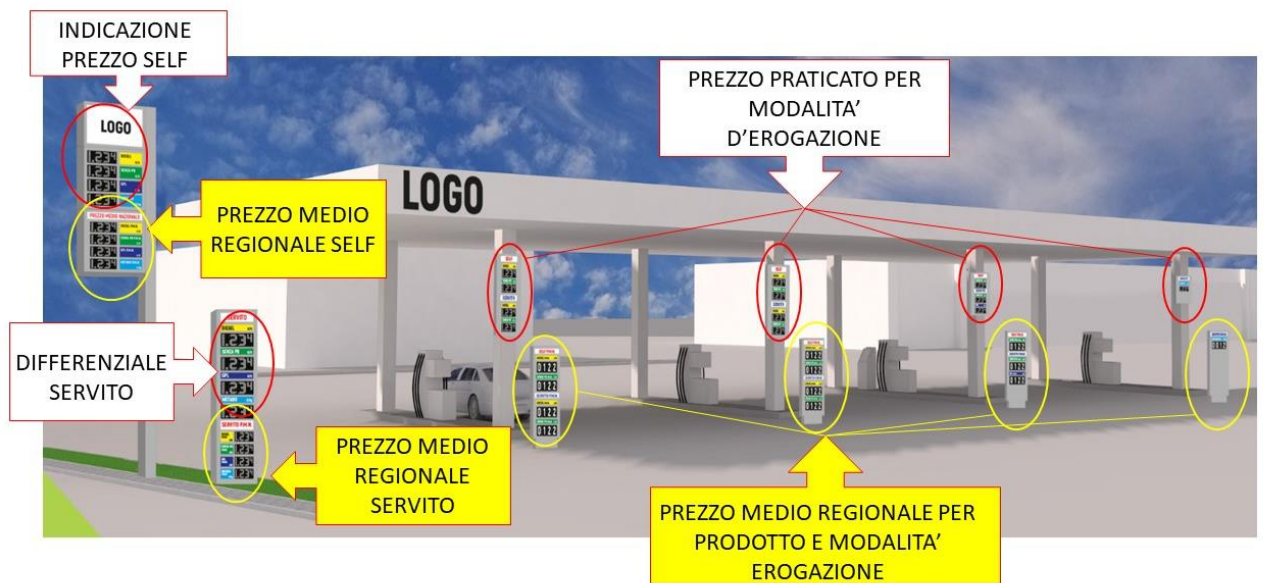
Per il consumatore non sarebbe semplice distinguere i prezzi praticati da quelli medi, qualora questi ultimi si aggiungessero ai prezzi già esposti (che, negli impianti che offrono una vasta gamma di prodotti, sono già numerosi).

Si ritiene quindi che il **consumatore** possa essere **confuso e indotto in errore** da una mole eccessiva di informazioni sul punto vendita, dove invece servono pochi dati e ben distinguibili a colpo d'occhio. A riprova della difficoltà che si verrebbe a creare nel fruire le molteplici informazioni fornite, si vedano di seguito le immagini che raffigurano l'assetto attuale di un impianto e il possibile assetto futuro, con l'esposizione dei prezzi medi. In allegato, inoltre, si rende disponibile un ulteriore documento grafico, con maggiori dettagli.

SOLUZIONE ATTUALE (EX DM 17/01/2013)



SOLUZIONE FUTURA (EX DM 17/01/2013 e DL 5/2023)



3. TEMPI

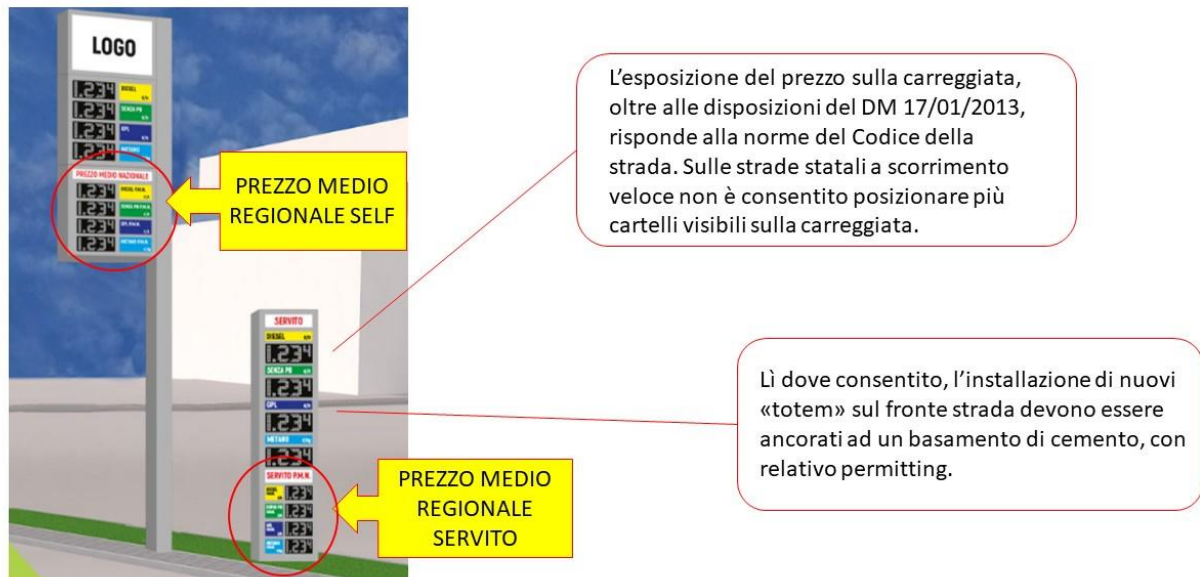
L'applicazione della disposizione in questione comporterebbe il **raddoppio del numero di prezzi oggi pubblicizzati**, con evidenti difficoltà tecniche e autorizzative, che realisticamente necessitano di **almeno 12 mesi** per essere gestite, in quanto i cartelli non dovranno solo essere modificati, ma integralmente rimpiazzati.

Il numero di pratiche amministrative da espletare (con diversi enti) è peraltro notevole: adeguamento del plinto della cartellonistica stradale per garantirne la staticità (Genio Civile), autorizzazione dell'ente proprietario della strada, autorizzazione paesaggistica, autorizzazione comunale per la pubblicità, autorizzazione per permesso a costruire.

Non a caso un provvedimento analogo e vigente, relativo all'obbligo di pubblicazione dei prezzi praticati dai distributori di carburanti (decreto MISE 17 gennaio 2013), concede agli operatori, "al fine di garantire la sostenibilità tecnica ed economica dell'installazione di idonea cartellonistica", **fino a 24 mesi di tempo**.

4. IMPEDIMENTI TECNICI

CRITICITÀ: VINCOLI TECNICI ALL'ESPOSIZIONE DEI PREZZI



Come indicato nell'immagine riportata sopra, le modalità di esposizione dei prezzi sulla carreggiata sono già disciplinate dal già richiamato DM 17/01/2013, che prevede anche degli specifici accorgimenti per evitare qualsiasi possibile pregiudizio alla sicurezza stradale. Occorre però evidenziare che potrebbero verificarsi anche casi di impossibilità tecnica di adeguamento della cartellonistica, proprio per ragioni legate al rispetto del Codice della strada o dei Regolamenti Comunali. È questo il caso della superficie massima che il cartello deve avere per poter essere autorizzato e della distanza da altri cartelli o punti singolari della strada.

5. COSTI

Un'ulteriore criticità è rappresentata dai **cospicui costi di adeguamento**, stimabili in circa **300-400 milioni di euro** complessivi: un investimento (totalmente sproporzionato, in relazione al beneficio atteso) che sarà sostenuto dalle imprese ma che, in quanto tale, avrà necessariamente un piano di rientro, che andrà ad incidere sul prezzo finale dei carburanti.

6. SANZIONI INIQUE

La norma, infine, prevede l'applicazione di una sanzione da 500 e 6.000 euro in caso di violazione delle disposizioni in questione e, dopo la terza violazione, può essere disposta la sospensione dell'attività per un periodo non inferiore a sette giorni e non superiore a novanta giorni. Si ritiene che tali sanzioni siano eccessivamente gravose, inique e ingiustificate, perché sono rivolte ad una categoria – quella dei gestori –

che, come si è detto, è tra le più trasparenti e sottoposte a vigilanza. Si ravvisa pertanto la necessità di ridisegnare l'impianto sanzionatorio, rendendolo dissuasivo ma non vessatorio.

Proposte di modifica

Al fine di non gravare le imprese proprietarie delle infrastrutture di costi e oneri burocratici, nonché per evitare di attribuire ai gestori degli impianti ulteriori incombenze che esulano dalla propria attività, si rendono necessarie le seguenti modifiche:

1. **Eliminare le disposizioni sull'adeguamento della cartellonistica**
2. **Prevedere un potenziamento dell'Osservaprezzi Carburanti**
3. **Prevedere l'esposizione di un QR code sul punto vendita carburanti**

Con riferimento alla pubblicazione dei prezzi, in luogo dell'adeguamento della cartellonistica sui punti vendita, sarebbe sufficiente sfruttare l'"**Osservaprezzi Carburanti**" sul quale sono già riportati i prezzi praticati da tutti gli impianti del territorio nazionale.

Potenziare l'Osservaprezzi, rendendovi disponibile anche il dato medio, concorrerebbe a rendere i **consumatori più informati e consapevoli**, rispondendo all'ambizione del decreto: accedendo al sito, infatti, il consumatore non troverebbe solo il prezzo medio, ma anche tutti i prezzi praticati dagli impianti, potendo in questo modo scegliere quello che risponde alle proprie esigenze (l'impianto più conveniente, quello di uno specifico marchio, oppure quello situato lungo uno specifico tragitto). Si suggerisce, inoltre, di rendere il sito "responsive", ovvero facilmente fruibile anche da smartphone.

Con riferimento ai costi, il **ricorso all'Osservaprezzi** consentirebbe l'implementazione della misura **immediatamente e a costo pressoché nullo**, sia per le imprese che per i consumatori. Si ritiene quindi che la soluzione maggiormente costo-efficiente sia l'implementazione delle *web solutions* in essere, che hanno tutte le potenzialità per garantire il massimo livello di trasparenza dei prezzi praticati.

Presso i punti vendita, inoltre, si potrebbe prevedere, in prossimità degli erogatori di carburante, l'esposizione di un **QR code** che rimandi alla pagina di Osservaprezzi. Tale soluzione non sarebbe eccessivamente onerosa, si potrebbe attuare rapidamente e al contempo concorrerebbe all'accessibilità alle informazioni sempre aggiornate sui prezzi.

Ringraziamo per l'attenzione e rimaniamo a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti

Il Presidente
Andrea Rossetti





Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

Camera dei deputati

X Commissione Attività produttive

AC 771

Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico

Audizione CNA Fita

24 gennaio 2023

Sommario

- 1. Considerazioni generali sugli obiettivi perseguiti dal Governo col decreto in esame1**
- 2. Alcune notazioni di merito: la composizione della Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi e la partecipazione delle associazioni di categoria3**
- 3. Considerazioni di sistema: il necessario ripristino dello sconto sulle accise.....5**

1. Considerazioni generali sugli obiettivi perseguiti dal Governo col decreto in esame

Come è facile intuire, **l'autotrasporto rappresenta un settore dell'economia fortemente impattato nella misura in cui si inneschi una dinamica di lievitazione dei prezzi dei carburanti**. Esso, unitamente al trasporto persone (noleggio autobus o autovetture con conducente e taxi) designa, infatti, una vasta e articolata realtà produttiva, in cui il carburante, quale voce di costo insopprimibile in rapporto alle tecnologie allo stato attuale conosciute e impiegate, incide notevolmente sull'organizzazione aziendale di ogni singola attività, soprattutto qualora essa impieghi, nel proprio e quotidiano agire economico, veicoli pesanti. Ipotesi, questa, in cui la spesa destinata a coprire il costo del carburante oscilla, in media, fra il 30 ed il 40% dei costi complessivi aziendali, con significativo riverbero su bilancio e contabilità d'impresa, oltreché sulla capacità della stessa di fare fronte agli imprevisti del mercato.

Ergo, specie per artigiani e piccole imprese del comparto trasportistico, la possibile fluttuazione del prezzo del carburante rappresenta una variabile di costo tutt'altro che neutrale rispetto alla concreta conduzione d'impresa. Con l'adozione del decreto legge in esame, CNA Fita auspica, pertanto, che possa essere recato un materiale contributo all'arginamento di quelle condotte fraudolente capaci di influenzare artatamente il mercato, le quali – là dove non efficacemente contrastate – non è escluso che finiscano con l'integrare un autonomo elemento scatenante quanto alla incontrollata esplosione dei prezzi di gasolio, benzina e GPL.

In questo quadro, **l'obiettivo di fondo perseguito dal Governo, vale a dire il conseguimento di maggiori indici di trasparenza circa il prezzo di vendita al pubblico del carburante, non può non riflettere una finalità condivisibile**. Bene, dunque, la previsione di disposizioni normative *ad hoc*. Azioni di monitoraggio e controllo, e, finanche, lo strumento sanzionatorio, possono aiutare a debellare quelle forme di speculazione che riemergono, con carattere di sistematicità, nei momenti di maggiore instabilità dei prezzi dei beni di largo consumo, derivante dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali.

Da questo punto di vista, **riteniamo che l'attenzione del decisore politico, nonché dell'autorità finanziaria, debba essere rivolta a tutta la filiera di origine e produzione dei combustibili per autotrazione (estrazione, trasporto, raffinazione e distribuzione), atteso il crescente interesse esibito dalla criminalità organizzata per il business relativo al contrabbando di prodotti energetici, anche a mezzo dell'acquisizione di distributori di**

carburante indipendenti. Le verifiche controfattuali debbono, cioè, ricadere su tutte le fasi legate alla lavorazione e commercializzazione dei citati prodotti e non già concentrarsi sul solo prezzo praticato alla pompa. Anche perché, le variazioni di prezzo tra un distributore e l'altro non risultano tanto l'esito di fenomeni speculativi attivati dagli stessi esercenti, ma appaiono *sic et simpliciter* il frutto di meccanismi economici di aggiustamento del prezzo¹. In altre parole, occorre far valere con più scrupolo e circospezione l'attività accertativa allorché trattasi di operazioni effettuate o di informazioni rese con riguardo a contratti e prezzi di acquisto delle materie prime, a costi di produzione ovvero di acquisto all'ingrosso.

¹ Ad esempio, è noto come le c.d. “pompe bianche”, ossia quelle senza logo o comunque non affiliate a multinazionali del petrolio, applichino, in genere, prezzi inferiori rispetto a quelli fissati dalle “pompe con marchio”, per converso gestite da grosse compagnie operanti lungo tutta la filiera. La possibilità di praticare prezzi più bassi da parte delle prime origina, in sostanza, dalla mancanza di costi legati al *marketing*, nonché da una filiera oggettivamente più corta: “spesso infatti comprano direttamente dalle raffinerie locali abbattendo le spese di trasporto, che in questo periodo sono aumentate” (Cfr. S. Del Rizzo, E. Trentini, *Sui prezzi dei carburanti c'è davvero speculazione?*, in *lavoce.info*, <https://www.lavoce.info/archives/99561/sui-prezzi-dei-carburanti-ce-davvero-speculazione/>). Per quanto attiene, invece, alla pratica della maggiorazione del prezzo del carburante in autostrada, questa risente del canone che il gestore deve corrispondere alla concessionaria autostradale, nonché dei costi (maggiori) di personale ricadenti sul distributore autostradale rispetto a quello locale, considerata una presenza pressoché continuativa di addetti nell'area di servizio.

2. Alcune notazioni di merito: la composizione della Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi e la partecipazione delle associazioni di categoria

Con riferimento all'art. 3 del provvedimento in esame, valutiamo positivamente l'intenzione del legislatore governativo di rafforzare gli strumenti a disposizione del Garante per la sorveglianza dei prezzi. Ciò per l'attenta e reattiva disamina circa l'evolversi dei prezzi attinenti a beni di largo consumo.

In particolare, **esprimiamo il nostro apprezzamento per la scelta di costituire la Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi**, allo scopo di monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali, così da correggerne le eventuali storture.

Quanto alla sua composizione, l'art. 3 esclude dalla partecipazione stabile ai lavori della Commissione i rappresentanti delle associazioni di categoria, i quali, assieme ad esperti del settore, possono essere soltanto invitati – «compatibilmente con le ragioni di urgenza connesse al fenomeno rilevato» – ai fini dell'acquisizione di valutazioni e contributi tecnici in relazione agli specifici argomenti trattati (cfr. art. 3, comma 1, lett. c), capoverso 199-*quater*).

Posto, tuttavia, che:

- la predetta Commissione è costituita senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica («ai componenti ed ai partecipanti alle riunioni della Commissione non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati»);
- oltre ai membri espressione delle amministrazioni pubbliche interessate, ne fanno permanentemente parte tre rappresentanti delle associazioni dei consumatori e degli utenti;
- allorquando «vengano in rilievo fenomeni relativi all'anomalo andamento dei prezzi delle filiere agroalimentari» la Commissione è *ope legis* integrata da un rappresentante dell'Ispettorato centrale repressione frodi del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste;

non possiamo non lamentare la duplice e penalizzante condizione di compatibilità temporale dell'invito e di convocazione discrezionale ad opera del Garante per la sorveglianza dei prezzi, cui è subordinato l'intervento alle riunioni della Commissione di

allerta rapida di sorveglianza dei prezzi dei rappresentanti delle associazioni delle categorie economiche e sociali. Motivo per cui, a parere di CNA Fita, è il caso di rimeditarne la composizione, affinché venga assicurata la presenza strutturale delle organizzazioni effettivamente rappresentative del settore.

A titolo esemplificativo, un semplice autotrasportatore monoveicolare che esercita la sua attività in ambito nazionale con un veicolo pesante: *a)* percorre, in media, 100mila chilometri l'anno; *b)* è in vigile viaggio lungo strade ed autostrade d'Italia per circa 2mila ore l'anno; *c)* e consuma circa 33mila litri l'anno di gasolio.

Un caso emblematico, che sta a dimostrare l'indiscutibile valore supplementare che può essere recato a beneficio di mercato e collettività dal comparto dell'autotrasporto, in considerazione dell'esperienza professionale, delle cognizioni tecniche e delle conoscenze empiriche maturate, nel corso del tempo, a livello sostanziale.

3. Considerazioni di sistema: il necessario ripristino dello sconto sulle accise

Ancorché valutiamo con favore l'attenzione mostrata dal Governo nei riguardi dell'autotrasporto, come testimoniato dal provvedimento oggi in commento, è nostra intenzione trasmettere al Parlamento un messaggio fermo ma, assieme, di assoluta apertura: **procedere alla eliminazione dello sconto sulle accise è risultata una decisione politica incauta**. A nostro, dire, però, è possibile porvi immediato rimedio. A giudizio di CNA Fita, infatti, le conseguenze di una tale scelta non sono state adeguatamente valutate alla luce della complessità dello scenario globale. L'ipotizzabile vantaggio competitivo derivante dalla flessione delle quotazioni internazionali della materia prima greggio è stato, nei fatti, azzerato dal parallelo incremento dei costi di produzione, senza contare l'embargo imposto alle esportazioni di petrolio russo.

Tradotto: dal 1° gennaio 2023 il prezzo alla pompa del carburante è tornato a crescere in maniera considerevole, nella esatta misura della accisa reintrodotta più la corrispondente quota d'Iva, in virtù del noto fenomeno della cosiddetta translazione dell'imposta. Sul piano effettuale, l'evidenza dei costi sociali ed economici prodotti dal rincaro dei prezzi al dettaglio non può essere trascurata. Il risvolto (di segno negativo) provocato dal rigore di Governo, cui sommare quello amplificatore generato dall'Iva, ha finito col colpire i consumatori, a cominciare dal maggior onere ricadente in capo ad artigiani ed imprese dell'autotrasporto. Tant'è vero che, **valori dei prezzi alla mano, rispetto ai primi giorni del 2022, una impresa di autotrasporto spenderà, in media, per il rifornimento di gasolio al costo corrente, circa 10.000 euro in più l'anno per ogni veicolo pesante nella sua materiale disponibilità**.

Il che può voler dire, a livello aggregato, un ulteriore passo verso la stagflazione della nostra economia, considerato il possibile innesco di tendenze recessive quanto al pratico svolgimento delle attività economiche legate alla filiera del trasporto e di non secondarie dinamiche di rincorsa inflazionistica dei prezzi.

Per le ragioni ora dette, è doveroso invertire al più presto la direzione di marcia. Siamo ben consci che all'origine della attuale situazione v'è la riluttanza della Commissione europea ad assumere, nel campo delle energie fossili, una forte iniziativa di raccordo, di modo da fare sintesi dei convincimenti propri dei singoli Stati membri. A latitare, in altre parole, è la definizione di una strategia unitaria. Ne è pertanto scaturito l'eterogeneo apprestamento di misure nazionali di contrasto al caro-carburante, tarate in ragione degli spazi di bilancio.

Pratica, questa, che ha finito col penalizzare il nostro Paese, più di altri condizionato da esigenze di equilibrio dei conti pubblici.

Sta di fatto, però, che la calmierazione dei prezzi del carburante rimane un intervento di primaria importanza per chi fa impresa, se si vuole assicurare un po' di ossigeno ad un settore – quello trasportistico – attanagliato dall'imperversare di fattori estrinseci, non correlati, cioè, alle determinazioni proprie del fare impresa, primo fra tutti, il perdurare di una fase di eccezionale stabilizzazione al rialzo dei prezzi medi di gasolio, benzina e GPL. **Appare quindi operazione indifferibile il reperire le risorse necessarie, al fine di offrire adeguata copertura finanziaria alla previsione di un efficace meccanismo di taglio delle accise.** Nulla di più congeniale è l'occasione offerta dalla conversione in legge di un decreto dedicato alla questione “caro-carburante”: **urge approntare una misura di ribasso dei prezzi giocoforza temporanea, utile a controbilanciare l'ascesa congiunturale del costo del carburante, ragionando, in prospettiva, su un avvicinamento strutturale delle accise domestiche alla media europea.**

Il che non equivale a pregiudicare la buona riuscita delle politiche di riduzione delle emissioni climalteranti ovvero orientate alla sostenibilità delle fonti di approvvigionamento energetico, attesa la transitorietà dell'intervento. Né, tanto meno, sottrae al gettito erariale risorse in astratto destinabili alle fasce più deboli della popolazione, posto che il contenimento delle accise favorirebbe *in primis* famiglie meno abbienti e imprese dimensionalmente più piccole, le quali – è ragionevole desumere – rientrano fra i soggetti aventi maggiori difficoltà nel trovare reali alternative nel trasporto pubblico (famiglie) e nel sostituire i veicoli più datati (famiglie e imprese).

Gli operatori dell'autotrasporto esigono dunque una soluzione concreta alle richiamate criticità. Anche perché, le complessità di contesto in cui agiscono hanno registrato, nell'ultimissimo periodo, un sovrappiù di segnali preoccupanti.

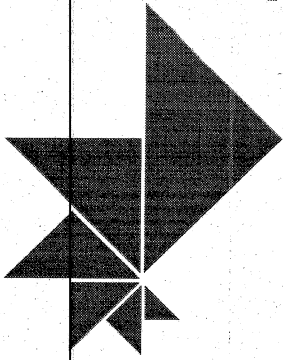
Per prima cosa, a dispetto di una gestione tutt'altro che efficiente e tendente a ripercuotersi, in negativo, sulla velocità commerciale media del nostro sistema infrastrutturale, **l'avvio del nuovo anno ha recato con sé ingiustificati aumenti di pedaggio praticati da Autostrade per l'Italia**, concessionaria della più gran parte delle tratte autostradali della Penisola. **Questo significa un aggravio di costi per i bilanci di una impresa del trasporto stimabili in circa 300 euro in più l'anno per ogni mezzo pesante.**



Ma non è tutto. Ulteriori **maggiorazioni** si annotano, da almeno due anni, **sulle tariffe applicate dalle società di traghetti per le isole maggiori. In altri termini, Sicilia e Sardegna hanno visto approfondite le fratture derivanti dalla condizione di insularità, con grave perturbamento per le rispettive economie regionali.**

Onorevoli parlamentari, per i motivi sopra espressi, CNA Fita, organizzazione datoriale fra le più rappresentative del settore, chiede al Parlamento di poter intervenire con tempestività, novellando il decreto legge in esame, allo scopo di sciogliere i nodi indicati.





ACU – Associazione Consumatori Utenti
Organizzazione senza scopo di lucro

Milano, 17 ottobre 2022

LETTERA APERTA

**AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ITALIANA
SERGIO MATTARELLA**

Illustrissimo Signor Presidente,

ritengo di doverLe esprimere, con tutto il mio senso civico, tutta la preoccupazione per la situazione sociale. Preoccupazione alimentata dall'esperienza maturata nell'operare, volontariamente, nei nostri "sportelli dei consumatori" da circa quarant'anni e nelle innumerevoli relazioni create nel corso del tempo con tale attività. Ultimamente registriamo rabbia e rancore verso la politica e le istituzioni come mai in passato.

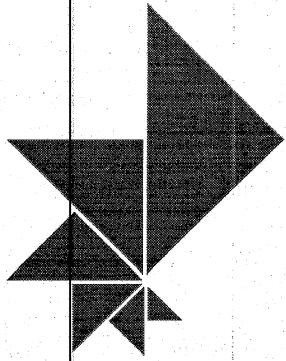
Fattori scatenanti di questo radicale malcontento sociale sono stati il caro vita, le bollette energetiche, la precarietà del lavoro e il sostanziale e crescente divario tra costo della vita e salari, stipendi, pensioni.

Non appaiono di minore importanza le considerazioni che molte cittadine e cittadini segnalano, quali: la speculazione finanziaria nei mercati energetici, già evidente dalla primavera del 2021; il parlarsi addosso, da mesi, dei governi dei Paesi UE su questi drammatici problemi; l'arrivo, che tutti sentono vicino, di una recessione economica senza precedenti. Moltissime persone che si rivolgono alla nostra Associazione chiedono: *"fate qualcosa, fermate la*

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 - 20124 Milano
e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it
siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org
Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>
Twitter: <https://twitter.com/acu>

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.

Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti
Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

guerra!”, a conferma del sentire comune che anche la guerra alimenti l’inflazione e la speculazione.

Signor Presidente,

nessuno di noi può nascondersi alla propria coscienza e sottrarsi alle proprie responsabilità ed è proprio dalla consapevolezza della mia, pur limitata, responsabilità, che ritengo fondamentale, in prossimità delle Sue consultazioni con i Gruppi politici del nostro Parlamento, che Le esprima tutte le preoccupazioni delle cittadine e dei cittadini che vogliono sempre continuare a nutrire fiducia verso le istituzioni.

E’ in questo scenario sociale ed economico che annunciamo le seguenti proposte che potranno trovare una specifica operatività di mobilitazione già all’indomani dell’insediamento del nuovo governo, se lo stesso non adotterà i provvedimenti indispensabili nel far fronte alla speculazione dei mercati energetici, all’inflazione e al caro vita. Si tratta di proposte che nascono dall’esperienza storica nei settori oggetto di speculazione e dalla discussione in corso negli altri Paesi della Unione Europea.

- 1) Nazionalizzazione dell’importazione del gas naturale;**
- 2) Nazionalizzazione della produzione industriale e dell’importazione dell’energia elettrica;**
- 3) Attuazione di una tariffa differenziata da parte di tutte le aziende del settore energetico in funzione delle fonti energetiche di approvvigionamento (fonti fossili e fonti rinnovabili);**
- 4) Piano strategico nazionale - con precisi obiettivi a cadenza annuale - per semplificare l’accesso dei privati all’installazione di pannelli**

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 – 20124 Milano

e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it

siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org

Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>

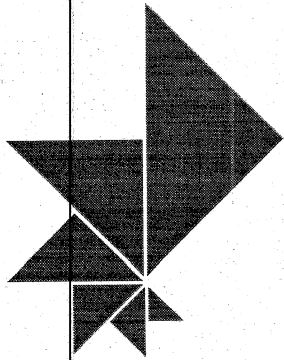
Twitter: <https://twitter.com/acu>

Associazione iscritta nell’elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.

Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L’Ente Italiano di Accreditamento

2



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

fotovoltaici sui tetti di abitazioni, stabilimenti, immobili pubblici, ecc., pompe di calore, lotta agli sprechi energetici, premialità dei comportamenti virtuosi, favorendo lo sviluppo delle *Comunità Energetiche* realizzate esclusivamente con fonti rinnovabili;

- 5) **Innalzamento a ventimila Euro dell'indice ISEE per accesso ai bonus già esistenti e loro aumento, in grado di renderli congrui e coerenti con il reddito degli interessati;**
- 6) **Introduzione di un paniere calmierato di beni alimentari essenziali (sulla base della Dieta Mediterranea) e di beni essenziali per l'infanzia e gli anziani in difficoltà;**
- 7) **Qualora i provvedimenti del prossimo Esecutivo non saranno adeguati ad affrontare alle radici la situazione speculativa dei mercati, promuoveremo *lo sciopero delle bollette, articolato con l'autoriduzione progressiva e che avrà come riferimento gli importi delle bollette del 2020.***
- 8) **Richiesta di una moratoria per sospendere i pagamenti delle bollette energetiche (come nel periodo Covid). Attualmente non è prevista alcuna rateizzazione, pertanto imprese e cittadini rischiano il distacco delle utenze.**

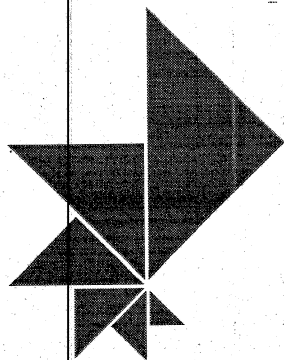
Signor Presidente,

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 - 20124 Milano
e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it
siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org
Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>
Twitter: <https://twitter.com/acu>

3

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.
Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

confidiamo nella Sua forza morale, nella Sua sensibilità, nel Suo prestigio internazionale, affinché ridia serenità alla società e non si arrivi ad affrontare la rabbia violenta, della povertà strumentalizzata da pochi facinorosi.

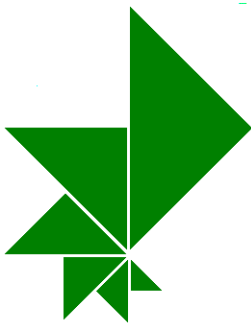
Con i miei rispettosi Ossequi

**Presidente nazionale
Gianni Cavinato
371-4591990**

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 – 20124 Milano
e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it
siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org
Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>
Twitter: <https://twitter.com/acu>

4

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.
Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti
Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

Milano, 13 gennaio 2023

Lettera al Ministro delle Imprese e del Made in Italy On.le Adolfo Urso

Signor Ministro,

il tema del costo dell'energia è stato considerato centrale nel programma dell'ACU, costituendo l'asse portante delle proposte contenute in una lettera/appello inviata al Presidente della Repubblica durante le consultazioni per la formazione del Governo attuale, che Le alleghiamo per conoscenza.

È evidente che qualunque proposta relativa al caro carburante senza un progetto a breve/medio termine che coinvolga le imprese, i sindacati, le associazioni di diversa natura (consumatori, ambientaliste, del terzo settore) si rivelerebbe di limitata efficacia, per cui il nostro invito è di ricercare una proposta comune tra tutte le organizzazioni ed avviare azioni che, al fine di attuare la ripresa economica, abbiano l'obiettivo prioritario di evitare l'impovertimento progressivo di un sempre maggiore numero di cittadini di questo Paese.

Non ci sembra che la riduzione delle accise attuata sino ad ora abbia contribuito significativamente alla riduzione dell'aumento incontrollato dei prezzi al consumo ed alla diffusione di sistemi energetici rinnovabili in grado di ridurre il costo di produzione delle imprese. A nostro avviso è

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 – 20124 Milano

1

e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it

siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org

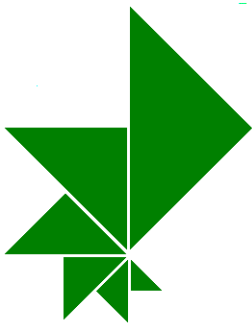
Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>

Twitter: <https://twitter.com/acu>

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.

Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

mancata la relazione tra questo intervento e gli investimenti strategici necessari a favorire la rapida transizione ecologica.

D'altra parte, l'uso della tassazione indiretta sostituisce - in genere - i mancati introiti della tassazione diretta, rendendo così indispensabile il suo apporto al fine di una corretta gestione della cosa pubblica; non vediamo all'orizzonte interventi che invertano tale tendenza, necessari soprattutto in fasi recessive o stagnanti dell'economia. A tal fine proponiamo alcune iniziative in sincronia con qualunque provvedimento tampone dell'aumento incontrollato del costo del carburante.

- Avviare un serio controllo del mercato dei carburanti attraverso accordi con le imprese del settore energetico che prevedano prezzi controllati e stabilizzati non solo alla pompa. Chiediamo una seria relazione in merito ai risultati della tassazione degli extraprofiti ed alla motivazione rispetto alla loro entità, nonché a quella del loro impiego.
- Prevedere per il trasporto merci su ruota una rapida riconversione diversificata, realizzando nel frattempo accordi che vedano un allineamento dei costi carburante a Km per le merci sui percorsi nella UE (in particolare area Euro) ed una incentivazione in base ai risparmi previsti dalle imprese.

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 – 20124 Milano

2

e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it

siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org

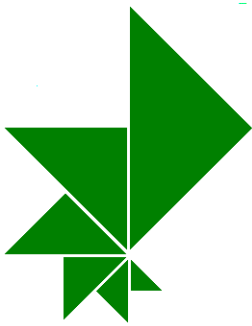
Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>

Twitter: <https://twitter.com/acu>

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.

Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

- Considerando favorevolmente l'esempio del comune di Bari, chiediamo di sostenere gli enti locali per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico e di altri mezzi alternativi/integrativi all'impiego dell'auto privata nel trasporto urbano/extraurbano quotidiano.
- Obbligare/incentivare la riconversione rapida del parco dei mezzi di trasporto pubblico/privato con trazione ad energia rinnovabile attraverso iniziative e progetti cantierabili a breve e medio termine che siano di entità molto superiore a quanto sino ad ora previsto.
- Favorire la stabilizzazione dei costi delle famiglie attraverso un paniere calmierato (soprattutto alimentare), l'innalzamento dell'ISEE per l'accesso ai bonus, la moratoria sui pagamenti delle bollette con un chiaro segnale di salvaguardia dei meno abbienti evitando i distacchi elettricità ed individuando le morosità incolpevoli.
- Prevedere sin da ora ulteriori misure d'intervento in prosieguo e integrazione delle attuali che vedono nel 31 marzo di quest'anno la scadenza dell'utilizzo del credito in compensazione del bonus energia.

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 – 20124 Milano

3

e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it

siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org

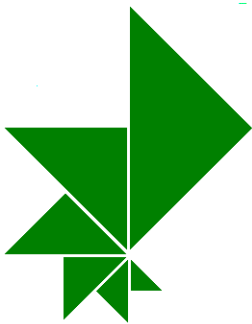
Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>

Twitter: <https://twitter.com/acu>

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.

Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento



ACU – Associazione Consumatori Utenti

Organizzazione senza scopo di lucro

Infine, in merito alla sottile linea che separa il giusto profitto dalle speculazioni ed agli effetti del deprezzamento del denaro, poiché l'inflazione risulta una tassa ulteriore e iniqua per i redditi bassi, ricordiamo le parole utilizzate da Keynes ne *La riforma monetaria (Tract on Monetary Reform)*: *“La dottrina economica dei profitti normali della quale ognuno ha una vaga coscienza è condizione necessaria per giustificare il capitalismo. L'uomo d'affari può essere tollerato solo in quanto i suoi guadagni abbiano qualche rapporto con ciò che, all'ingrosso e in un certo senso, la sua opera ha reso alla società..... La diminuzione del valore del denaro, come scoraggia gli investimenti, così scredita l'impresa.”*

Con rispettosi ossequi,

Il Presidente nazionale, Gianni Cavinato

Il delegato al CNCU, Gianni Santovito

Il delegato supplente al CNCU, Gianfranco Laccone

ACU-Associazione Consumatori Utenti - Via Macchi n. 42 – 20124 Milano

4

e-mail: associazione@acu.it, PEC: acunazionale@poste-certificate.it

siti web: www.acu.it; www.mangiosano.org

Facebook: <https://www.facebook.com/ACU.Associazione.Consumatori.Utenti?fref=nf>

Twitter: <https://twitter.com/acu>

Associazione iscritta nell'elenco nazionale Legge 281/98, D.M. 14/10/99 Gazz. Uff. n. 251 del 25/10/99 e successivi aggiornamenti, Decreto 02.12.2005 Gazz.Uff. n. 290 del 14.12.2005, D. Lgs. 06.09.2005 n. 206.

Membro CNCU-Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

Già Full member di Consumers International; socio di Accredia-L'Ente Italiano di Accreditamento

OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI MODIFICHE AL D.L. 5/2023

Le scriventi Associazioni, rappresentative ex articolo 137 Codice del Consumo, pur apprezzando lo spirito del Decreto Legge in esame, formulano i seguenti emendamenti e proposte al fine di migliorarne l'impatto per i cittadini consumatori e l'efficacia dell'azione di governo.

In particolare, si osserva e suggerisce:

- **all'articolo 1, comma 1 (Bonus carburante)**, si segnalano l'opportunità di valutare l'incremento dell'importo di euro 200,00 con una somma maggiore, ma soprattutto quella di estendere il *bonus* carburanti a tutti i settori del lavoro subordinato, defiscalizzandone gli oneri a carico delle imprese affinché vengano incentivate alla loro erogazione ai propri dipendenti.
- **all'articolo 1, comma 2 (Prezzo medio)**, si richiede che il calcolo del prezzo medio su base territoriale sia distinto per modalità di erogazione del servizio (*servito* e *self-service*) e per localizzazione dell'impianto su rete autostradale o rete stradale urbana e interurbana. Si richiede che tali informazioni vengano fornite attraverso adeguata cartellonistica presso gli impianti e inoltre con l'istituzione di una App pubblica attraverso la quale l'automobilista possa verificare (nel posto in cui si trova) il prezzo medio calcolato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, nonché i prezzi comunicati dai singoli gestori con i tre migliori prezzi nel bacino territoriale di riferimento, favorendo la possibilità di rifornirsi presso il punto vendita più economico e, contestualmente, con l'utilizzo della stessa APP, poter comunicare eventuali difformità di prezzo riscontrate alla pompa. Si richiede l'esplicitazione che la rilevazione/comunicazione della media sia giornaliera o, se settimanale, sia comunque effettuata ad ogni variazione dei prezzi.
- **All'articolo 1, comma 4 (Sanzioni)**, premesso che ne va mantenuto un valore deterrente congruo, la sanzione pecuniaria può essere ridotta e modulata in funzione della gravità dell'infrazione, così come la chiusura dell'impianto può essere prevista da 1 a 30 giorni dopo la reiterazione per tre volte delle violazioni nell'arco di 30 giorni. Si segnala l'opportunità di estendere il potere di accertamento alla Polizia Stradale ovvero alla Polizia Locale, tenuto conto dell'ubicazione territoriale dell'impianto.
- **all'articolo 1, comma 5 (Destinazione d'uso delle sanzioni)**, si richiede di integrare la frase finale "[...] ad iniziative realizzate tramite le associazioni dei consumatori iscritte nell'elenco di cui all'art. 137 del Codice del Consumo in favore dei cittadini volta favorire la trasparenza dei prezzi dei carburanti e diffondere un consumo consapevole ed informato" con il seguente periodo "nella misura di un importo di almeno la metà di quanto versato nel suddetto capitolo". Si propone di aggiungere al successivo capoverso dopo la parola "periodo" l'espressione "previo parere del CNCU di cui all'articolo 136 del Codice del Consumo".

- **all'articolo 2 del Decreto (Accisa mobile)**, si richiede la correzione alla linea b) dell'espressione "[...] può essere adottato se il prezzo [...]" con "[...] è adottato se il prezzo [...]". Si richiede, inoltre, l'introduzione di un comma aggiuntivo che stabilisca la riduzione dell'aliquota Iva sui carburanti al 10% a regime, e in via transitoria per i prossimi mesi, in considerazione sia delle maggiori entrate e sia degli aggravii di prezzo già registrati nonché del rischio di un loro prossimo peggioramento (per effetto della prossima entrata in vigore del divieto d'importazione di prodotti petroliferi dalla Russia), ponendosi, dunque, quale misura urgente di immediata efficacia.

Pur ritenendo utile e molto positiva la reintroduzione dell'accisa mobile, che le stesse scriventi AA.CC. avevano proposto, si rileva come non sia più rinviabile affrontare complessivamente il problema dell'eccessiva tassazione dei carburanti in Italia, che li rende tra i più costosi in Europa, con danni alla competitività dell'intero Paese e ai cittadini consumatori. Si propone di adottare progressivamente una modifica che preveda l'esclusione delle accise sui carburanti dalla base imponibile Iva, al fine di eliminare un'ingiusta doppia tassazione e di compensare in parte la disparità di trattamento dei cittadini consumatori che non scaricano l'Iva dal proprio reddito rispetto a gran parte delle imprese e dei lavoratori autonomi che possono, invece, detrarla parzialmente o totalmente.

- **all'articolo 3, comma 1, lettera a (Modifiche al comma 198)**, si propone di prevedere che le strutture regionali che si occupano del controllo dei prezzi (osservatori, sportelli, ecc.) coinvolgano le associazioni dei consumatori iscritte all'elenco di cui all'art. 137 del Codice del Consumo nel monitoraggio.
- **all'art. 3 comma 1, lettera c (Introduzione del comma 199 bis)**, si propone d'inserire dopo le parole "[...] di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi." del primo capoverso la seguente frase: "La Commissione si riunisce d'impulso del Garante e su richiesta dei componenti e, comunque, almeno 3 volte all'anno". Si propone d'inserire dopo le parole "[...] filiera di mercato" del penultimo capoverso il periodo: "Al fine di contenere la dinamica dei prezzi del carburante, la Commissione può inoltre utilizzare i poteri di assoggettamento, anche temporaneo, di tali prezzi al regime di sorveglianza relativo a ogni fase di scambio, come disposto dalla delibera CIPE n. 26 del 30 luglio 1991".
- **all'articolo 3, comma 1, lettera c (Introduzione del comma 199 ter)**, si apprezza la presenza dei rappresentanti dei consumatori (che la norma mira a tutelare), ma si propone d'innalzare a 6 il numero dei loro rappresentanti e di introdurre dopo la citazione del CNCU l'espressione "al quale rendicontano la propria attività".
- **all'articolo 3 comma 1 lettera c (Introduzione del comma 199 quater)**, si propone di inserire un richiamo alla possibile attivazione del Tavolo permanente di confronto presso il Mise, ora Mimit, tra rappresentanti dei consumatori, delle imprese di raffinazione e di distribuzione e vendita all'ingrosso e al dettaglio dei carburanti già istituito nella precedente crisi del mercato del 2007.

- **all'articolo 3, comma 1, lettera c (Introduzione del comma 199 *quinques*)**, si propone inoltre che, nel caso si profilino ipotesi di fenomeni speculativi derivanti da condotta commerciale scorretta, il Garante dei Prezzi provvede a segnalare il caso e informare l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato.
- **Articolo 4 (Buono trasporti)**, si propone di valutare l'incremento sia del valore del *bonus* (ora di 60 euro) che della platea dei beneficiari (portando da 20.000 a 35.000 euro la soglia di reddito percepito nel 2022), prevedendo maggiori risorse e, comunque, l'impegno per l'accoglimento di tutte le domande.
- Si ritiene infine debba essere inserito un apposito articolo che autorizzi il governo ad emanare un D.lgs. attuativo della riforma del settore con l'obiettivo di riorganizzare entro 3 anni la rete dei punti vendita.

ADICONS

UMADOC

ADUSBEF

ALTROCONSUMO

ASSOCIAZIONE UTENTI SERVIZI RADIOTELEVISIVI

ASSOUTENTI

CASA DEL

CONSUMATORE

CITTADINANZATTIVA

CODACONS

CODICI

CONFCONSUMATO

RICTCU

FEDERCONSUMAT

ORILEGA

CONSUMATORI

MOVIMENTO DIFESA DEL

CITTADINOMOVIMENTO

CONSUMATORI UDICON

OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI MODIFICHE AL D.L. 5/2023

Le scriventi Associazioni, rappresentative ex articolo 137 Codice del Consumo, pur apprezzando lo spirito del Decreto Legge in esame, formulano i seguenti emendamenti e proposte al fine di migliorarne l'impatto per i cittadini consumatori e l'efficacia dell'azione di governo.

In particolare, si osserva e suggerisce:

- **all'articolo 1, comma 1 (Bonus carburante)**, si segnalano l'opportunità di valutare l'incremento dell'importo di euro 200,00 con una somma maggiore, ma soprattutto quella di estendere il *bonus* carburanti a tutti i settori del lavoro subordinato, defiscalizzandone gli oneri a carico delle imprese affinché vengano incentivate alla loro erogazione ai propri dipendenti.
- **all'articolo 1, comma 2 (Prezzo medio)**, si richiede che il calcolo del prezzo medio su base territoriale sia distinto per modalità di erogazione del servizio (servito e *self-service*) e per localizzazione dell'impianto su rete autostradale o rete stradale urbana e interurbana. Si richiede che tali informazioni vengano fornite attraverso adeguata cartellonistica presso gli impianti e inoltre con l'istituzione di una App pubblica attraverso la quale l'automobilista possa verificare (nel posto in cui si trova) il prezzo medio calcolato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, nonché i prezzi comunicati dai singoli gestori con i tre migliori prezzi nel bacino territoriale di riferimento, favorendo la possibilità di rifornirsi presso il punto vendita più economico e, contestualmente, con l'utilizzo della stessa APP, poter comunicare eventuali difformità di prezzo riscontrate alla pompa. Si richiede l'esplicitazione che la rilevazione/comunicazione della media sia giornaliera o, se settimanale, sia comunque effettuata ad ogni variazione dei prezzi.
- **All'articolo 1, comma 4 (Sanzioni)**, premesso che ne va mantenuto un valore deterrente congruo, la sanzione pecuniaria può essere ridotta e modulata in funzione della gravità dell'infrazione, così come la chiusura dell'impianto può essere prevista da 1 a 30 giorni dopo la reiterazione per tre volte delle violazioni nell'arco di 30 giorni. Si segnala l'opportunità di estendere il potere di accertamento alla Polizia Stradale ovvero alla Polizia Locale, tenuto conto dell'ubicazione territoriale dell'impianto.
- **all'articolo 1, comma 5 (Destinazione d'uso delle sanzioni)**, si richiede di integrare la frase finale "[...] ad iniziative realizzate tramite le associazioni dei consumatori iscritte nell'elenco di cui all'art. 137 del Codice del Consumo in favore dei cittadini volte a favorire la trasparenza dei prezzi dei carburanti e diffondere un consumo consapevole ed informato" con il seguente periodo "nella misura di un importo di almeno la metà di quanto versato nel suddetto capitolo". Si propone di aggiungere al successivo capoverso dopo la parola "periodo" l'espressione "previo parere del CNCU dicui all'articolo 136 del Codice del Consumo".
- **all'articolo 2 del Decreto (Accisa mobile)**, si richiede la correzione alla linea b) dell'espressione "[...] può essere adottato se il prezzo [...]" con "[...] è adottato se il prezzo [...]". Si richiede, inoltre, l'introduzione di un comma aggiuntivo che stabilisca la riduzione dell'aliquota Iva sui carburanti al 10% a regime e, in via transitoria per i prossimi mesi, in considerazione delle maggiori entrate e, insieme, degli aggravii di

prezzo già registrati nonché del rischio di un loro prossimo peggioramento per effetto della prossima entrata in vigore del divieto d'importazione di prodotti petroliferi dalla Russia, ponendosi, dunque, quale misura urgente di immediata efficacia.

Pur ritenendo utile e molto positiva la reintroduzione dell'accisa mobile, che le stesse scriventi AA.CC. avevano proposto, si rileva come non sia più rinviabile affrontare complessivamente il problema dell'eccessiva tassazione dei carburanti in Italia, che li rende tra i più costosi in Europa, con danni alla competitività dell'intero Paese e ai cittadini consumatori. Si propone di adottare progressivamente una modifica che preveda l'esclusione delle accise sui carburanti dalla base imponibile Iva, al fine di eliminare un'ingiusta doppia tassazione e di compensare in parte la disparità di trattamento dei cittadini consumatori che non scaricano l'Iva dal proprio reddito rispetto a gran parte delle imprese e dei lavoratori autonomi che possono, invece, detrarla parzialmente o totalmente.

- **all'articolo 3, comma 1, lettera a (Modifiche al comma 198)**, si propone di prevedere che le strutture regionali che si occupano del controllo dei prezzi (osservatori, sportelli, ecc.) coinvolgano le associazioni dei consumatori iscritte all'elenco di cui all'art. 137 del Codice del Consumo nel monitoraggio.
- **all'art. 3 comma 1, lettera c (Introduzione del comma 199 bis)**, si propone d'inserire dopo le parole "[...] di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi." del primo capoverso la seguente frase: "La Commissione si riunisce d'impulso del Garante e su richiesta dei componenti e, comunque, almeno 3 volte all'anno". Si propone d'inserire dopo le parole "[...] filiera di mercato" del penultimo capoverso il periodo: "Al fine di contenere la dinamica dei prezzi del carburante, la Commissione può inoltre utilizzare i poteri di assoggettamento, anche temporaneo, di tali prezzi al regime di sorveglianza relativo a ogni fase di scambio, come disposto dalla delibera CIPE n. 26 del 30 luglio 1991".
- **all'articolo 3, comma 1, lettera c (Introduzione del comma 199 ter)**, si apprezza la presenza dei rappresentanti dei consumatori (che la norma mira a tutelare), ma si propone d'innalzare a 6 il numero dei loro rappresentanti e di introdurre dopo la citazione del CNCU l'espressione "al quale rendicontano la propria attività".
- **all'articolo 3 comma 1 lettera c (Introduzione del comma 199 quater)**, si propone di inserire un richiamo alla possibile attivazione del Tavolo permanente di confronto presso il Mise, ora Mimit, tra rappresentanti dei consumatori, delle imprese di raffinazione e di distribuzione e vendita all'ingrosso e al dettaglio dei carburanti già istituito nella precedente crisi del mercato del 2007.
- **all'articolo 3, comma 1, lettera c (Introduzione del comma 199 quinquies)**, si propone inoltre che, nel caso si profilino ipotesi di fenomeni speculativi derivanti da condotta commerciale scorretta, **il Garante dei Prezzi provvede a segnalare il caso e informare l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato.**
- **Articolo 4 (Buono trasporti)**, si propone di valutare l'incremento sia del valore del *bonus* (ora di 60 euro) che della platea dei beneficiari (portando da 20.000 a 35.000 euro la soglia di reddito percepito nel 2022), prevedendo maggiori risorse e, comunque, l'impegno per l'accoglimento di tutte le domande.
- Si ritiene infine debba essere inserito un apposito articolo che autorizzi il governo ad emanare un D.lgs. attuativo della riforma del settore con l'obiettivo di riorganizzare

entro 3 anni la rete dei punti vendita. Si ritiene infine debba essere inserito un apposito articolo che autorizzi il governo ad emanare un D.lgs. attuativo della riforma del settore con l'obiettivo di riorganizzare entro 3 anni la rete dei punti vendita.

ADICONSUM

ADOC

ADUSBEF

ALTROCONSUMO

ASSOCIAZIONE UTENTI SERVIZI RADIOTELEVISIVI

ASSOUTENTI

CASA DEL CONSUMATORE

CITTADINANZATTIVA

CODACONS

CODICI

CONFCONSUMATORI

CTCU

FEDERCONSUMATORI

LEGA CONSUMATORI

MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO

MOVIMENTO CONSUMATORI

UDICON

CAMERA DEI DEPUTATI

Commissione X^o - Attività Produttive, Commercio e Turismo

Atto C. 711 Governo

Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5,
recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti
e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la Sorveglianza dei Prezzi,
nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico

Osservazioni e proposte di U.Di.Con. APS

Con il presente documento l'U.Di.Con. APS – Unione per la Difesa dei Consumatori, iscritta nell'elenco delle Associazioni dei Consumatori e degli Utenti rappresentative a livello nazionale di cui all'art. 137 del decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206 e membro del Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti (CNCU), si prega di intervenire nell'ambito dell'esame del testo in epigrafe, formulando le seguenti riflessioni.

Il Disegno di Legge oggetto della presente consultazione è finalizzato a convertire il decreto legge 14 gennaio 2023, n. 5, relativo ai prezzi dei carburanti, ai poteri del Garante per la Sorveglianza dei Prezzi ed al sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.

Il provvedimento menzionato, che ha avuto ampio risalto sui media *in primis* per il suo impatto sul settore dei carburanti, non può che essere condiviso dalla Scrivente.

Il medesimo, infatti, in estrema sintesi ha l'obiettivo di introdurre misure di contrasto ad eventuali condotte speculative sui prezzi dei combustibili.

Naturalmente, siffatta ottica non può che essere condivisa dai consumatori, i quali già vedono il loro potere d'acquisto eroso dall'inflazione e di certo non possono essere anche vittima di speculatori.

Ciò premesso, appare comunque utile muovere brevi riflessioni sui temi oggetto del Disegno di Legge.

Sulla relazione tra carburanti per autotrazione e potere d'acquisto dei consumatori

Il mercato dei carburanti, per i consumatori, non è un certamente mercato qualsiasi; al contrario esso forse è il più delicato.

La spesa per benzina, diesel *et similia*, infatti, incide in maniera evidente nei *budget* familiari, specie per i redditi medio bassi (<<a fronte di una spesa mensile media pari a 2.016 euro, 1.202 euro l'anno scorso sono stati "assorbiti" dagli acquisti obbligati: di cui 265 euro per benzina-gasolio e spese su mezzi pubblici [...]>> – fonte CGIA Mestre, 14.01.23, <https://www.cgiamestre.com/famiglie-crescono-le-spesse-obbligate/>).

Si pensi, non solo alle somme che direttamente le famiglie spendono alle colonnine di rifornimento (per andare al lavoro, per accompagnare i figli a scuola, per le attività personali, etc.) ma anche ai ricarichi che derivano dal trasporto delle merci.

Una considerevole parte delle merci acquistate, infatti, in Italia risulta essere trasportata su gomma - *"in Italia la gran parte delle merci (oltre l'80%) viaggia su strada"* fonte Il Sole 24 Ore, 15/06/2022, <https://www.ilsole24ore.com/art/trasporto-merci-collasso-export-e-forniture-rischio-AE6HIBfB>.

Ne deriva che eventuali aumenti dei carburanti sostenuti dai trasportatori possono essere riversati lungo la filiera sino all'utente finale, il quale dovrà sostenere costi maggiori per l'acquisto.

Pertanto il carburante deve essere considerato non solo come spesa diretta per gli spostamenti, ma anche come bene strumentale, idoneo ad incidere sul costo finale dei prodotti. Proprio come l'energia. Dunque i combustibili, al pari della citata materia energetica, deve essere oggetto di misure anti-speculazione particolari e rafforzate rispetto ad altri settori.

Ecco dunque che nel settore in commento non può in nessun modo tollerarsi che eventuali condotte di pochi possano "allarmare" la filiera ed alimentare la nota spirale inflattiva che con ogni mezzo si cerca di contrastare.

Gli operatori trasparenti non hanno nulla da temere dalle misure contemplate dal presente Disegno di Legge. Anzi, le stesse possono far emergere i Distributori virtuosi che certamente saranno premiati dall'utente finale.

Neppure sembra potersi affermare che si tratta di meri adempimenti di cartellonistica: il recente comunicato dell'AGCM del 16/01/2023, recante *"Prezzi carburanti, avviate istruttorie con ispezioni [...]"*, sembra indicare che il settore non sia del tutto impermeabile a condotte scorrette.

Dunque, sottolineato l'apprezzamento per l'utilità delle misure di trasparenza nel settore carburanti, non può non muoversi una riflessione ulteriore che parte dagli assunti suestesi.

Infatti, se i carburanti possono aumentare i costi di trasporto delle merci ed incidere sul prezzo finale, e se vuole contrastarsi tale aumento in maniera nell'attuale contingenza inflazionistica, allora occorre domandarsi se sia opportuno andare oltre, ed introdurre misure ulteriori di trasparenza anche per i vettori del settore merci.

Una volta disponibili i costi medi dei carburanti, di fatti, sarà possibile comprendere se eventuali aumenti dei costi del trasporto merci saranno giustificati o meno.

Occorrerebbe certamente mettere a punto un sistema di monitoraggio dei costi del trasporto su gomma, ma quanto sopra appare configurare una prospettiva di una certa rilevanza per la lotta alla speculazione ed all'inflazione da essa derivante.

Tali obiettivi appaiono imprescindibili se si vuole proteggere il potere d'acquisto dei consumatori dalla sua progressiva ed incisiva erosione, e con ciò tutelando le famiglie, i consumi, e con essi il mercato intero.

Con riserva di ulteriormente dedurre nelle modalità che saranno ritenute opportune, si auspica che le presenti riflessioni si rivelino utili al lavoro di Codesta Spettabile Commissione, e si ringrazia per la possibilità di inoltrare il presente contributo.

Roma, 26/01/2023

U.Di.Con. APS

Il Commissario Straordinario

Dott.ssa Martina Donini



3



Camera dei Deputati

XIX Legislatura

X Commissione (Attività produttive)

Documento di osservazioni e proposte

Audizione informale nell'ambito della "Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico"

(A.C. 771)

24 gennaio 2023

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

un sentito ringraziamento per l'opportunità offerta a Confartigianato di fornire il proprio contributo in merito al decreto-legge in esame di cui segnaliamo alcuni elementi di interesse.

Il decreto è stato approvato in un contesto in cui si è disvelata in tutta la sua gravità l'emergenza legata ai **rincari dei prezzi dei carburanti** su strade e autostrade italiane, che ha determinato aumenti insostenibili per le imprese, già colpite da un aumento generalizzato dei costi delle materie prime che incidono pesantemente sulle spese di gestione e di esercizio.

Confartigianato Imprese raccoglie al proprio interno federazioni di categoria in rappresentanza di numerosi settori economico-produttivi su cui i rincari anomali dei prezzi dei carburanti comportano aggravii che in alcuni casi devono essere assorbiti per evitare di andare "fuori mercato" e in altri finiscono per ricadere sui costi del prodotto finale e si abbattano inevitabilmente sui consumatori, incentivando la spirale inflazionistica già sopra i livelli di guardia.

Per questo cogliamo con favore la tempestività del Governo nell'aver voluto provvedere ad effettuare una ricognizione approfondita dei fenomeni in atto e a garantire, anzitutto, un pronto intervento su scala nazionale della Guardia di Finanza per una capillare azione di controllo e verifica sia sui rivenditori sia sulle compagnie petrolifere, al fine di individuare attività speculative tendenti alla maggiorazione ingiustificata dei prezzi e, laddove effettivamente praticate, eventuali fattispecie di reato.

Confartigianato evidenzia la necessità, qualora dovessero permanere le criticità attuali, che il Governo continui ad adottare provvedimenti straordinari per mitigare i pesanti effetti degli aumenti del costo del carburante per quelle categorie professionali per le quali tale costo incide notevolmente sui bilanci aziendali. Tale considerazione muove anche in direzione di un interesse generale della collettività, in quanto frenare queste dinamiche direttamente gravanti sugli operatori economici, tra cui l'autotrasporto merci, significa ridurre al minimo il rischio che tali aumenti finiscano per tramutarsi in un aumento dei costi di trasporto, scaricandosi conseguentemente sul prezzo dei prodotti finali destinati al consumatore.

È innegabile che sugli aumenti registrati nelle scorse settimane abbia inciso in parte anche la decisione del Governo di non confermare lo sconto alla pompa delle accise sui carburanti, già peraltro notevolmente ridotto dal Governo Draghi a partire dal 1° dicembre 2022, scegliendo la strada – che condividiamo – di intervenire prioritariamente sui costi energetici. Tutto ciò, tuttavia, non può giustificare una dinamica al rialzo che ha portato i costi dei rifornimenti per imprese e cittadini ben al di sopra della soglia "psicologica" dei 2 euro al litro.

Nonostante la forte scelta politica, il Governo ha adottato nel provvedimento in commento una formula che prevede, laddove sia necessario e indispensabile, la possibilità di introdurre nuovi tagli generalizzati delle accise in caso di prezzi dei carburanti troppo elevati.

Di seguito si riportano le osservazioni relative alle singole disposizioni del decreto-legge.

Bonus carburante (articolo 1)

Confartigianato valuta positivamente la disposizione finalizzata a fornire un ristoro ai dipendenti per i maggiori oneri che i medesimi sopportano conseguenti all'incremento dei costi dei carburanti. In particolare, con il comma 1 dell'articolo 1 viene previsto che il valore dei buoni benzina riconosciuti dal datore di lavoro ai dipendenti **non concorre a formare il reddito di lavoro dipendente nel limite di 200 euro per tutto il 2023**, analogamente a quanto previsto per l'anno 2022 dall'articolo 2 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51.

Diminuzione accise sui prodotti energetici (articolo 2)

Positiva anche la scelta del Governo tesa a semplificare le modalità di applicazione della disposizione (articolo 1, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244) con la quale è **disposta, con D.M.**, la **diminuzione delle aliquote di accisa sui prodotti energetici usati come carburanti o come combustibili per riscaldamento per usi civili, al fine di compensare le maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale, espresso in euro, del petrolio greggio.**

Infatti, con l'articolo 2 del decreto-legge in oggetto, il Governo interviene sui presupposti per l'emanazione del D.M., con il quale viene disposta la riduzione delle aliquote di accisa, per adeguarli al nuovo contesto economico e abbreviarne i termini per l'emanazione.

In particolare, viene previsto che il decreto possa essere adottato se il prezzo internazionale, espresso in euro, del petrolio greggio aumenta, sulla media del precedente bimestre, rispetto al valore di riferimento, espresso in euro, indicato nell'ultimo Documento di economia e finanza presentato. È inoltre stabilito che, ai fini dell'adozione del medesimo decreto, si tenga conto del verificarsi dell'eventuale diminuzione, nella media del quadrimestre precedente, del prezzo internazionale del petrolio greggio, rispetto a quello indicato nell'ultimo Documento di economia e finanza. In precedenza, il D.M. poteva essere adottato, con cadenza trimestrale, se il prezzo del petrolio aumentava in misura pari o superiore, sulla media del periodo, a due punti percentuali rispetto al valore di riferimento, espresso in euro, indicato nel Documento di economia e finanza. Il medesimo decreto poteva essere adottato nel caso in cui, nella media del semestre precedente, si fosse verificata una diminuzione del prezzo rispetto a quello indicato nel Documento di economia e finanza.

Rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi (articolo 3)

Confartigianato giudica con favore la disposizione che rafforza strumenti a disposizione del Garante al fine di individuare l'insorgere di fenomeni speculativi, non giustificati dall'inflazione. A tal proposito, è positivo che il Garante operi in stretto raccordo con strutture regionali che si occupano di controllo dei prezzi, osservatori, uffici prezzi e sportelli preposti, al fine di ottenere un aggiornamento costante e, auspichiamo, quanto più possibile in tempo reale della situazione.

Analogamente, è di estrema importanza consentire al Garante di dialogare con quanti più soggetti competenti in possesso di dati utili, prevedendo nello specifico un monitoraggio e controllo dello stesso Garante attraverso l'acquisizione dei dati rilevati dall'ISTAT e un più stretto e tempestivo raccordo di collaborazione tra i relativi uffici tecnici.

Bene, inoltre, l'aver individuato nelle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura i soggetti preposti all'irrogazione delle sanzioni conseguenti al mancato riscontro dei dati richiesti dal Garante.

Valutiamo ancora positivamente la costituzione della Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi per monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime. Dispiace constatare sul punto che, rispetto alla composizione, non siano stati coinvolti soggetti particolarmente versati alla trattazione di tale materia che, avendo un osservatorio privilegiato dal lato dei fruitori e utenti professionali, potrebbero dare un apporto costruttivo ai lavori della Commissione.

Pertanto, riteniamo insufficiente la sola previsione che consente di invitare a partecipare ai lavori della Commissione le associazioni di categoria per acquisire valutazioni e contributi tecnici.

Crediamo sia più opportuna la partecipazione *ab origine* di almeno tre associazioni di categoria maggiormente rappresentative nei settori principalmente esposti, *in primis* quello dell'autotrasporto merci, alla stregua dei tre rappresentanti delle associazioni dei consumatori previsti dalla norma, visti gli impatti che si determinano sulle migliaia di imprese coinvolte professionalmente dalle oscillazioni anomale dei prezzi dei carburanti.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

***“Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5,
recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi
dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del
Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la
fruizione del trasporto pubblico”
(A.C. 771)***

***CAMERA DEI DEPUTATI
X Commissione (Attività Produttive, commercio e turismo)***

Roma, 24 gennaio 2023

Signor Presidente,

l'illustrazione delle nostre considerazioni e proposte circa le disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, recate dal decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, richiede una necessaria premessa: le rilevazioni sistematiche sui prezzi medi dei carburanti operate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) hanno chiarito l'insussistenza di pratiche speculative da parte dei rivenditori all'origine dell'incremento dei prezzi dei carburanti, sperimentato ad inizio d'anno.

E', infatti, noto che l'assetto normativo vigente da fine novembre, per effetto del decreto legge 23 novembre 2022, n.179, prevedeva: l'integrale applicazione degli sconti sulle accise, introdotti durante l'emergenza energetica, fino alla fine dello stesso mese di novembre; l'applicazione parziale di tali sconti durante il mese di dicembre; il loro superamento a partire dal nuovo anno.

Per effetto di questa progressiva riduzione degli sconti sulle accise, si poteva pertanto prospettare, nel passaggio d'anno, un incremento del prezzo di benzina e gasolio leggermente superiore a 18 centesimi di euro per litro.

I prezzi medi alla pompa diffusi dal MASE, nella prima settimana del 2023, hanno, invece, segnalato incrementi nell'ordine di 16 centesimi di euro per litro, rispetto alla settimana precedente. Al netto della tassazione, il prezzo medio dei carburanti si è quindi ridotto, in una settimana, di circa il 2%.

Peraltro, sempre secondo le citate rilevazioni ministeriali dei prezzi, il prezzo medio del gasolio, al netto della tassazione, è stato, nella prima settimana dell'anno, di 0,91 euro al litro: al di sotto, cioè, dei livelli medi di marzo 2022 - allorquando venne introdotto il primo taglio delle accise - e inferiore di ben 34 centesimi rispetto al picco raggiunto nel mese di giugno 2022. Un differenziale, quindi, in termini di minore prezzo netto, superiore all'entità dei conclusi sconti fiscali emergenziali.

Dunque, nessuna speculazione. E, piuttosto, la conferma del problema di lungo corso del carico fiscale gravante sui carburanti.

Infatti, secondo la rilevazione del MASE del 16 gennaio u.s., accise e IVA rappresentano, in Italia, rispettivamente il 58,2% del prezzo alla pompa della benzina e il 51,2% di quello del gasolio.

Come è stato evidenziato dall'Osservatorio della Commissione Europea sui prezzi dei carburanti, il contributo del prelievo fiscale sul prezzo del gasolio in Italia è il più alto tra i Paesi dell'Unione, mentre quello sul prezzo della benzina è superato soltanto dal dato della Finlandia.

Così, se i prezzi al netto della tassazione di entrambi i prodotti sono, in Italia, inferiori ai valori medi europei, dopo la tassazione essi superano tali valori medi.

Si tratta di un pesante gap competitivo, che penalizza l'intero sistema economico nazionale e, in particolare, gli operatori professionali del trasporto. Essi possono

competere con gli altri operatori europei soltanto grazie al rimborso parziale delle accise, garantito dall'istituto del gasolio commerciale. Si tratta, dunque, di una misura indispensabile: da preservare anche rispetto al processo europeo di revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, nell'ambito del Pacchetto *Fit for 55*, e da estendere ad alcuni operatori professionali del trasporto esclusi dal beneficio, come le imprese dei bus turistici.

Alla luce di quanto esposto, non si ritiene, dunque, condivisibile la scelta di prevedere nuovi adempimenti, oneri e sanzioni a carico dei rivenditori.

Trasparenza e controllo dei prezzi dei carburanti (art.1)

In particolare, sul fronte degli interventi adottati per favorire la trasparenza dei prezzi dei carburanti per autotrazione, il provvedimento interviene modificando la vigente disciplina normativa relativa alle tabelle di pubblicizzazione dei prezzi esposte presso i punti di vendita, così sottoponendo gli esercenti ad ulteriori e rilevanti oneri amministrativi.

Riteniamo che le nuove disposizioni circa l'adeguamento della cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi presso i punti vendita non siano utili e proporzionate rispetto all'obiettivo della diffusione di un "consumo consapevole e informato", rammentato all'articolo 1, comma 5, del provvedimento in esame.

L'applicazione delle nuove disposizioni - con costi di adeguamento stimati nell'ordine dei 300, 400 milioni di euro - si tradurrebbe, infatti, nel raddoppio del numero di prezzi oggi pubblicizzati, con evidenti difficoltà tecniche e autorizzative, che realisticamente necessitano di almeno 12 mesi per essere gestite.

Al riguardo, si consideri che un provvedimento analogo ed attualmente vigente, relativo all'obbligo di pubblicazione dei prezzi praticati dai distributori di carburanti (decreto MISE 17 gennaio 2013), ha concesso agli operatori, *"al fine di garantire la sostenibilità tecnica ed economica dell'installazione di idonea cartellonistica"*, fino a 24 mesi di tempo.

La pubblicizzazione, presso gli impianti, dei prezzi medi regionali potrebbe poi ingenerare un processo di convergenza verso il prezzo medio, piuttosto che incentivare una maggiore concorrenzialità: concorrenzialità già oggi molto elevata e tale da avere fortemente compresso i margini.

Al fine di non gravare le imprese proprietarie delle infrastrutture di costi e oneri burocratici, di non attribuire ai gestori degli impianti ulteriori incombenze e di offrire ai consumatori un'informazione chiara e non ridondante, riteniamo, pertanto, che, in luogo dell'adeguamento della cartellonistica sui punti vendita, andrebbe valorizzato il potenziale informativo dell'Osservatorio del Ministero delle Imprese e del made in Italy - "Osservaprezzi Carburanti" - sul quale sono già riportati i prezzi praticati da tutti gli impianti del territorio nazionale. Tale strumento informativo - peraltro già accessibile su sito internet ed a mezzo app - potrebbe essere potenziato, rendendovi appunto disponibile anche il dato medio.

Inoltre, si potrebbe prevedere, presso i punti vendita e in prossimità degli erogatori di carburante, l'esposizione di un *QR code* che rimandi alla pagina di "Osservaprezzi Carburanti".

Accise mobili (art.2)

Appaiono condivisibili le modifiche apportate dall'art. 2 del decreto alla disciplina delle cosiddette accise mobili, che ampliano le possibilità di ricorrere in futuro a riduzioni delle accise, per compensare gli aumenti del gettito IVA, generato dagli incrementi nelle quotazioni internazionali del petrolio.

Rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi (art. 3)

Con riferimento al rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi ed alla costituzione della "*Commissione di allerta rapida e di sorveglianza dei prezzi*" nell'ambito delle attività svolte dal Garante medesimo, si sottolinea che il previsto monitoraggio della dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo può essere uno strumento utile a condizione di coprire tutti i passaggi della filiera in modo che eventuali anomalie possano essere individuate fin dall'origine.

Buono carburante (art. 1) e buono trasporti (art.4)

Infine, si condivide la scelta - di cui all'articolo 1, comma 1 - circa la possibilità da parte dei datori di lavoro privati di procedere, nel 2023, all'erogazione ai propri lavoratori dipendenti di buoni carburanti di importo complessivo non superiore al limite di euro 200 per lavoratore, nonché la scelta - di cui all'articolo 4 - di rifinanziare per 100 milioni di euro nel 2023 l'iniziativa "Buono trasporti", finalizzata a riconoscere dei contributi per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico di linea.

Sempre in tema di mobilità, un altro efficace strumento di sostegno - varato durante la pandemia e successivamente prorogato dai Comuni italiani - è stato il cosiddetto "Buono viaggio", consistente nella concessione di sconti del 50% sulla spesa per gli spostamenti con i servizi di trasporto pubblico non di linea (taxi e NCC), nel limite di 20 euro a viaggio, per alcune specifiche categorie di utenti deboli. A questo proposito, si segnala l'opportunità di consentire ai Comuni di utilizzare le risorse loro assegnate e ancora non utilizzate, anche nell'anno in corso, per consentire la piena fruizione di tali buoni, da parte degli utenti potenziali.

Prot. n. 0628/RP

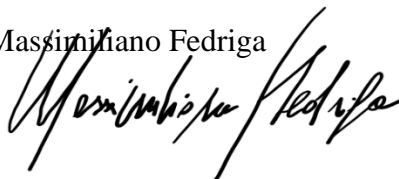
Roma, 30 gennaio 2023

Gentile Presidente, gentile Relatrice,

desidero trasmetterLe, in merito al decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante *Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico (C 771)*, il documento approvato lo scorso 26 gennaio dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, reso in sede di espressione del parere in Conferenza Unificata in pari data.

Colgo l'occasione per inviarLe i miei migliori saluti.

Massimiliano Fedriga



All.to c.s.

On. Alberto Luigi Gusmeroli
Presidente della Commissione X

On. Beatriz Colombo
Relatrice

Camera dei deputati

23/04/CU09/C11

**POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE DEL
DECRETO-LEGGE 14 GENNAIO 2023, N. 5, RECANTE
“DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI TRASPARENZA DEI
PREZZI DEI CARBURANTI E DI RAFFORZAMENTO DEI
POTERI DI CONTROLLO DEL GARANTE PER LA
SORVEGLIANZA DEI PREZZI, NONCHÉ DI SOSTEGNO PER LA
FRUIZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO”**

Parere, ai sensi dell’articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 9) Odg Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome esprime il parere favorevole con le seguenti richieste di modifica:

All’Articolo 1 comma 2) terzo periodo:

Dopo le parole “*da adottarsi*” inserire le parole “*previo Parere della Conferenza Unificata*”;

All’Articolo 1 comma 3)

Sostituire le parole “*entro quindici giorni*” con le parole “*entro 30 giorni*” almeno nel caso di comuni sotto i 5 mila abitanti.

All’articolo 1 comma 4)

In merito al regime sanzionatorio, stante la competenza esclusiva delle Regioni in materia di commercio, è necessario precisare che non potranno cumularsi le sanzioni di cui all’articolo 1 comma 4 del presente DL con quelle previste dalle norme regionali in materia al fine di evitare sovrapposizioni e chiarire quali prevalgono.

All’Articolo 3 comma 1 punto 3 lett. C) - 199Bis

È necessario prevedere nella Commissione allerta rapida di sorveglianza dei prezzi almeno tre rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome

Roma, 26 gennaio 2023



Camera dei Deputati

X Commissione

Attività produttive, Commercio e Turismo

Documento di osservazioni

**Audizioni informali nell'ambito dell'esame del disegno di legge recante
DL 5/2023: Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei
carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la
sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto
pubblico
(C. 771 Governo)**

Roma, 24 gennaio 2023

Signor Presidente, Onorevoli Commissari,

Vi ringraziamo per l'opportunità offerta a Confesercenti di fornire il proprio contributo in merito al disegno di legge in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.

In occasione delle audizioni alle quali siamo stati chiamati in relazione alla legge di Bilancio, avevamo già avuto modo di sottolineare come la mancata proroga dello sconto sulle accise sui carburanti, prevista fino al 31/12/2022, avrebbe potuto causare un'ulteriore spinta di natura inflattiva.

Cosa che, per quanto riguarda i prezzi dei carburati per autotrazione, è poi effettivamente avvenuta, e potrebbe incidere, su base annua, per 300 euro a famiglia, con un effetto domino sui costi dei trasporti e beni di prima necessità.

Il Governo ha legittimamente destinato le risorse necessarie per altri interventi e, pur non condividendo tale scelta, ne rispettiamo la decisione.

Il decreto-legge 14/01/2023 è stato adottato di fatto sotto la spinta di un procurato allarme che ha indotto il Governo ad assumere provvedimenti per impedire e colpire presupposte pratiche speculative a danno degli utenti.

Pratiche speculative che, all'indomani della pubblicazione del decreto-legge oggetto del nostro intervento, si sono rivelate totalmente infondate, come peraltro confermato dai dati forniti dal Ministero dell'Ambiente, e di cui i gestori delle stazioni di servizio non potevano in alcun modo essere artefici.

Il Decreto-legge ha previsto e prevede a carico dei gestori degli impianti stradali e autostradali di distribuzione carburante un ulteriore, inutile e dannoso adempimento, quello del prezzo medio.

Ulteriore perché si somma già ad una miriade di altri obblighi. Il Ministero competente può pubblicare sul proprio sito i prezzi medi praticati e lo può fare anche con una app da scaricare sugli smartphone o attraverso un QR-code da posizionare in evidenza direttamente sugli impianti, e garantire in modo molto più semplice ed efficace informazione e trasparenza.

Dannoso perché prevede sanzioni pesantissime e rischia di distorcere la concorrenza. Adeguarsi al prezzo medio, per molti che si trovavano al di sotto di tale soglia, potrebbe rappresentare una tentazione.

Da anni si parla di burocrazia e dell'esigenza di semplificare, qui si fa il contrario. E la tecnologia - app, internet, QR-code - aiuterebbe: utilizziamola.

Una norma completamente inutile che probabilmente, se non modificata, potrebbe costare alla filiera, in un anno, oltre dieci milioni di euro.

Il Garante per la sorveglianza dei prezzi svolge compiti di monitoraggio, informazione e segnalazione per arginare fenomeni speculativi.

Quotidianamente, viste le procedure già esistenti anche prima dell'introduzione del decreto-legge 14/01/2023 n. 5, ha tutti gli elementi per tenere monitorato l'andamento dei prezzi alla pompa dei diversi carburanti, ed agire contro eventuali abusi, senza bisogno di ulteriori procedure.

Il Ministro Urso ha dichiarato che il Decreto Ministeriale attuativo del decreto in questione non sarà emanato prima della conversione in legge del decreto legislativo stesso.

Una importante e positiva affermazione.

Ci auguriamo che, in fase di conversione, il Governo ed il Parlamento agiscano adottando la massima semplificazione e garantendo la necessaria informazione.

Lo stesso Decreto ministeriale di attuazione potrebbe prevedere procedure semplificate, rimuovendo gli ostacoli che hanno portato alla proclamazione dello sciopero.

Infine, giudichiamo positivamente l'intervento destinato ad aumentare i buoni benzina e l'intervento sulle accise mobili.

Per il resto, non possiamo far altro che condividere le preoccupazioni e l'analisi presentate in audizione questa mattina dal presidente di Faib Confesercenti Giuseppe Sperduto.



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Camera dei deputati

X Commissione Attività produttive

AC 771

**Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5,
recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi
dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del
Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la
fruizione del trasporto pubblico**

Audizione ECCO think tank

27 gennaio 2023

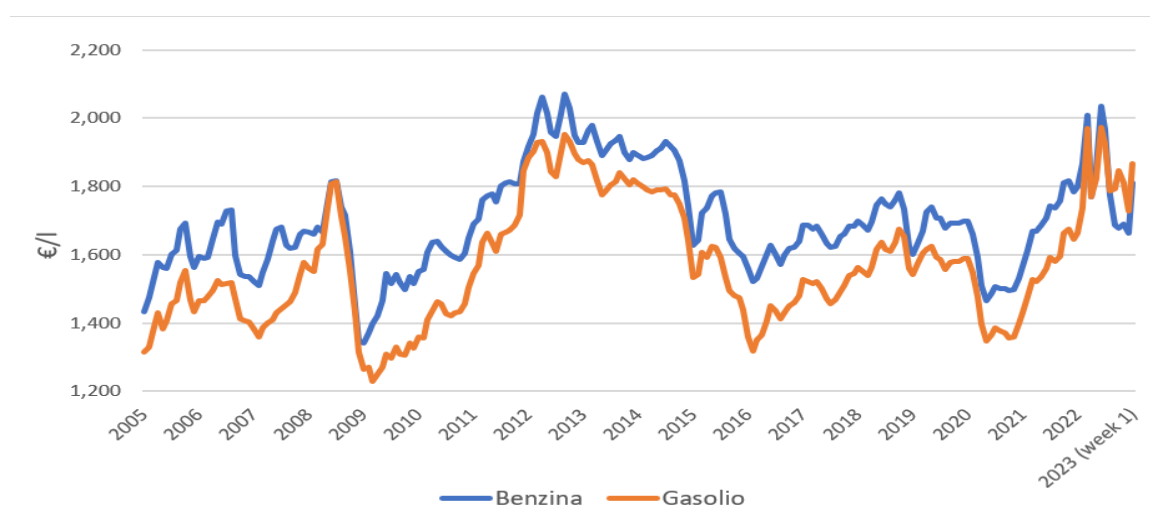
CONSIDERAZIONI GENERALI

I livelli di prezzo di benzina e diesel registrati a gennaio 2023 non giustificano ulteriori sacrifici dei conti pubblici per sostenere l'acquisto di carburanti con un prolungamento degli sconti generalizzati sulle accise.

Secondo i dati pubblicati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, con la reintroduzione dell'accisa ai livelli pre-crisi russa, nella prima settimana di gennaio il prezzo medio della benzina è stato di 1.812,01 €/l, mentre per il gasolio si è registrato un prezzo di 1.868,13 €/l, valori in linea con quelli registrati nei primi mesi del 2022.

Tali valori risultano inferiori a quelli già registrati nel periodo 2012-2014, quando le accise applicate ai carburanti erano allo stesso livello di quelle nuovamente in vigore oggi. Applicando i coefficienti di rivalutazione monetaria ai prezzi storici dei carburanti in base agli all'[indice dei prezzi al consumo Istat](#), a prezzi costanti marzo 2022, ovvero prendendo come riferimento l'inizio della guerra in Ucraina, un litro di benzina acquistato nel settembre 2012 costava, nel 2012, l'equivalente di 2,069 €/l (prezzo di allora alla pompa di 1,871 €/l) e il litro di diesel 1,951 €/l (1,764 €/l). Includendo nel calcolo l'inflazione registrata nel corso dello scorso anno questi valori risultano rispettivamente di 2,221€/l per la benzina e 2,094 €/l per il gasolio.

Andamento storico a prezzi costanti (rif. marzo 2022) dei prezzi medi mensili alla pompa di benzina e diesel (€/l)



Fonte: Elaborazione ECCO su dati Mase e Istat

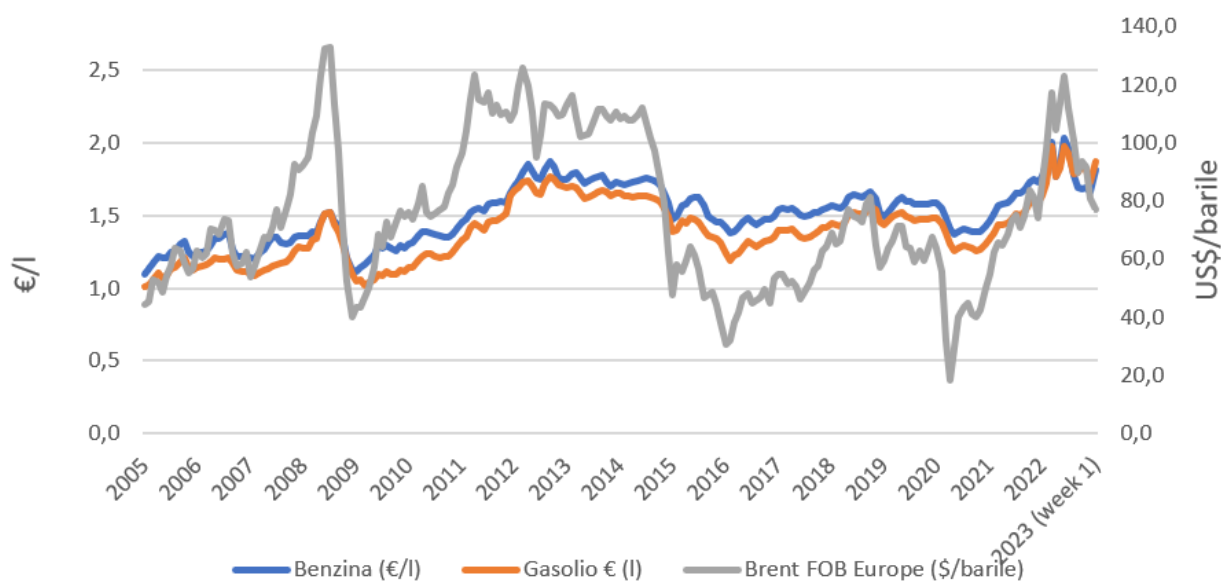
Nel 2012 gli aumenti furono innescati dalla crisi siriana e dai timori di ripercussioni su tutto il Medio Oriente, come effettivamente è stato. Una guerra è un costo per la collettività. In particolare, la guerra di oggi come quella di allora vede protagonisti paesi strategici per i nostri approvvigionamenti energetici, ancora fortemente legati ai combustibili fossili. Nel 2012, non ci fu nessun intervento sulle accise, che erano anzi state aumentate qualche mese prima per recuperare risorse utili a ripristinare le finanze e la credibilità del Paese in un periodo estremamente critico per i conti pubblici -stante le modifiche al patto di stabilità introdotte dal Two Pack e dal Six Pack, in particolare sulle tempistiche (1/20 all'anno) del rientro al 60% del rapporto debito/PIL, allora intorno al 125% -, lo spread btp-bund viaggiava intorno ai 500 punti base e Draghi da Governatore della BCE annunciava il suo *Whatever it takes*.

L'austerità dello scorso decennio è oggi ampiamente criticata soprattutto in considerazione degli impatti sociali che ha determinato. Oggi il rapporto debito-pil è superiore al 150%, ma la sospensione temporanea delle regole del patto di stabilità, estesa a tutto il 2023, e le prospettive di revisione di tali regole pongono meno pressione a livello europeo di ridurre il rapporto debito/PIL nel breve termine. Tuttavia, una spesa non mirata a gestire le sfide sociali, fortemente connesse a quelle energetiche e climatiche, e al contrario non selettiva, continuerebbe a indebolire i fondamentali della nostra economia, riducendo lo spazio pubblico di intervento nel gestire la transizione.

Articoli 1 e 3

Dopo l'impennata nel corso del 2022, nell'ultimo periodo i prezzi del greggio sono in ribasso verso valori comparabili con quelli del 2021. Al netto delle dinamiche registrate in alcuni casi, i prezzi alla pompa dei carburanti non hanno mostrato segnali di scostamento da questo andamento. Per verificare e contrastare eventuali comportamenti opportunistici, se non speculativi, il Governo è intervenuto con il [Decreto Legge 14 gennaio 2023 nr. 5](#) introducendo il **monitoraggio giornaliero dei prezzi con l'obbligo di comunicazione e pubblicità per i distributori, incrementando le sanzioni e rafforzando i collegamenti tra Garante per la sorveglianza dei prezzi, l'Antitrust e la Guardia di Finanza**.

Andamento storico dei prezzi correnti mensili alla pompa di benzina e gasolio (asse sx) e Brent FOB Europa (asse dx).



Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e IEA

Articolo 2

La riduzione del prezzo del greggio, a livelli non più emergenziali, ha consentito al Governo – che già a novembre 2022 aveva parzialmente ridotto lo sconto in accisa di 0,25 €/l introdotto dal Governo Draghi – di ripristinare il livello delle accise pre-crisi, pari a 728 € per 1000 litri di benzina e di 617 €/kl per il diesel. **Questa decisione permette di ragionare su politiche per la gestione dell'accesso all'energia con strumenti meno regressivi e sperequativi di quanto non sia una riduzione generalizzata delle accise.**

Mantenere lo sconto nelle proporzioni introdotte a marzo dal Governo Draghi, costerebbe allo Stato oltre 9 miliardi di euro annui, generando un risparmio medio mensile pari a meno di 15 euro per i consumatori. Inoltre, tali risorse sarebbero distribuite in maniera iniqua tra tutti i consumatori. Secondo le [rilevazioni ISTAT sulle condizioni economiche delle famiglie e diseguaglianze](#), la spesa per consumi di carburanti cresce con l'aumentare del reddito e le fasce medio alte (IV e V quintile ISTAT) consumano fino a 3 volte più carburante delle fasce medio basse (I e II quintile). Una distribuzione non selettiva delle risorse beneficia maggiormente coloro che hanno redditi elevati e si spostano di più e con mezzi a maggiori consumi, mentre chi ha un basso reddito e limita gli spostamenti con mezzi privati, ne trae un vantaggio molto limitato. E chi usa i mezzi pubblici in luogo dell'auto privata non ne beneficia affatto.

*Risparmio mensile e proiezioni annuali per quintili di reddito Istat
del taglio delle accise introdotto dal governo Draghi (valori in Euro correnti)*

<u>Quantili di reddito Istat</u>	I	II	III	IV	V
Spesa mensile in carburanti	53,3	86,1	108,7	130,0	157,0
Stima del risparmio medio mensile generato dallo sconto sulle accise introdotto da Draghi	7,2	11,7	14,8	17,7	21,3
Proiezione annuale di costo della misura per lo Stato (rif. consumi di carburanti 2021)	9,4 miliardi				

Elaborazione di ECCO su dati Istat e del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

Rispetto al 2021, nei primi 11 mesi del 2022 i consumi di benzina e diesel sono aumentati del 9% e del 5% rispettivamente, a fronte di un calo generalizzato dei consumi energetici di gas -7,8% (rif. [Mase](#), -11% nel settore civile, rif. [Staffettaonline](#)) ed elettrici -0,8% (rif. [Terna](#)), e **ripristinare uno sconto sulle accise per i carburanti sarebbe un segnale contraddittorio per i consumatori.**

In questo senso, **pur se l'introduzione del meccanismo di aliquota flessibile** introdotto dal Decreto legge nr. 5 del 14 gennaio 2023 - ossia di rimodulare il valore dell'accisa qualora il prezzo del petrolio superi i valori tendenziali indicati dal Documento di economia e finanza - rappresenta una garanzia di controllo dei prezzi, **è da tenere in considerazione che il segnale di prezzo è importante per assicurare che i consumatori riducano i propri consumi a fronte di un costo eccessivo dei carburanti fossili.**

Articolo 4

Al pari, la rigidità della domanda dei consumi di carburanti fossili, non facilmente sostituibili nel breve periodo, e l'impatto sui costi per ragioni di necessità, sentito dai più vulnerabili, potrebbe **richiedere l'adozione di politiche di supporto condizionate, da gestire con strumenti selettivi per i quali non è opportuno ridurre il gettito fiscale.**

La sospensione del Patto di Stabilità e Crescita non deve condurre a spese non selettive da parte dello Stato per sostenere consumi di combustibili fossili che sono all'origine dalla crisi attuale. Non tutti subiscono gli stessi effetti del caro energia ed è prioritario incanalare le risorse disponibili a difesa di chi ha maggiormente subito

la crisi in termini di disponibilità economica, e per accelerare l'uscita dai combustibili fossili.

In questo senso, **nel programma di riforma della fiscalità del settore energetico anticipata dal Governo è auspicabile che vengano introdotti meccanismi per assicurare che il gettito raccolto dalle accise sia prioritariamente diretto a soluzioni utili ad affrontare la [povertà da mobilità](#) e la transizione del sistema dei trasporti verso la decarbonizzazione.**

La sfida con cui il governo dovrà necessariamente confrontarsi già a partire dalle prossime settimane, con la revisione del Piano Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), riguarda la proposta di un **quadro di misure efficaci in grado di coniugare la riduzione delle emissioni dei trasporti con una maggiore equità di accesso alla mobilità e con le priorità strategiche di politica industriale per lo sviluppo del Paese, [come nel caso delle filiere automotive nella transizione all'auto elettrica](#).**



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

**Disegno di legge di conversione del DL 5/2023
Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei
carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del
Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno
per la fruizione del trasporto pubblico (A.C. 771)**

**X Commissione
Camera dei Deputati**

Audizione del 24 gennaio 2023

*Andrea Arzà
Presidente Federchimica Assogasliquidi*

Federchimica Assogasliquidi

FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI è l'Associazione nazionale delle Imprese produttrici, importatrici, e distributrici di GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto) per uso combustione ed autotrazione, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera dei gas liquefatti: dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione alle utenze finali.

Assogasliquidi nasce nel 1995 per rappresentare le istanze del settore del GPL e dal 2013 ha assunto la rappresentanza anche delle Imprese del settore del GNL

Aderiscono all'Associazione anche imprese operanti in attività collegate ai suddetti settori, quali:

- costruzione di apparecchi e recipienti per l'utilizzo del prodotto
- costruzione di mezzi di trasporto e relativa componentistica
- progettazione, costruzione e manutenzione impianti per la movimentazione
- manutenzione e riqualifica di recipienti fissi e mobili per lo stoccaggio ed il trasporto
- attività di servizio inerenti l'ambiente e la sicurezza
- attività di trasporto

Il Settore del GPL autotrazione

Gli impatti generati in Italia (anno 2021)

CONSUMI: 1.416.000 tonnellate (-14,3% rispetto al dato 2019 ante COVID)*

4.571 PUNTI VENDITA (presenti su tutto il territorio nazionale, comprese le isole)

CIRCA 2,8 MILIONI DI VEICOLI CIRCOLANTI



196 mln € di valore aggiunto



54 mln € versati allo Stato



348 mln € di accise

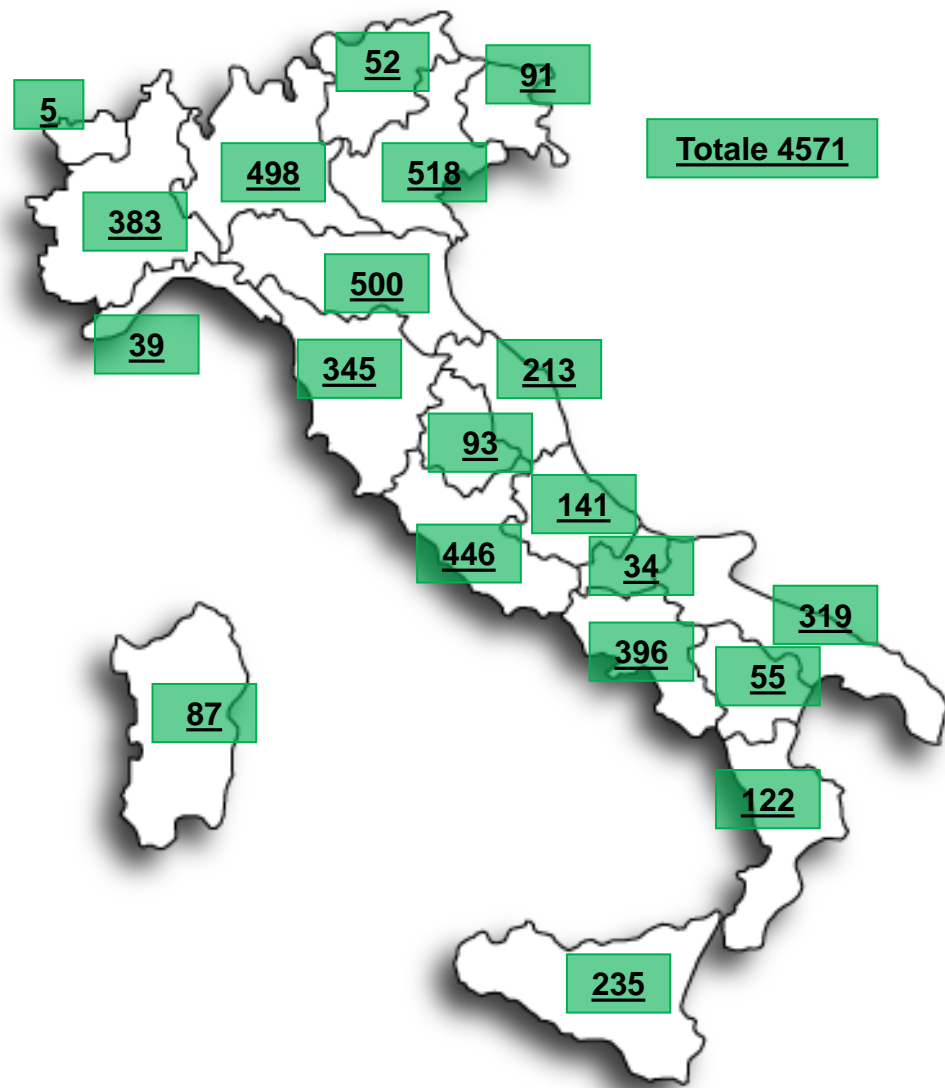
* fonte: Ministero della Transizione ecologica
132

Il comparto del GPL autotrazione

Nel nostro Paese la rete di distribuzione del prodotto si è negli anni sviluppata, a fronte degli investimenti portati avanti dalle Imprese, e oggi può contare su **4.571 distributori**, ben posizionati in tutte le regioni, isole comprese, che servono circa 2,8 milioni di autovetture circolanti

Rispetto alle altre realtà europee, l'Italia si posiziona come terzo Paese nell'Unione per consistenza della rete distributiva, dietro a Polonia e Germania.

Rispetto a queste due realtà, però, il nostro Paese è quello in cui la **rete distributiva si è sviluppata nella maniera più organica**, coerentemente all'incremento della flotta circolante, **efficientando in questo modo gli investimenti sostenuti, sia da un punto di vista economico, che di sostenibilità ambientale.**



Criticità DL 5/2023

Assogasliquidi evidenzia anche in questa sede – come già fatto nei Tavoli politici e tecnici istituiti dal Governo in relazione alla tematica oggetto della odierna audizione – **gli aspetti fortemente critici derivanti dall'obbligo di esporre prezzo medio regionale sui punti vendita, introdotto dal decreto Trasparenza per le motivazioni che seguono:**

- **Il settore dei carburanti risulta da sempre il più trasparente, monitorato e controllato dagli Enti competenti tramite strumenti sempre più avanzati messi in campo in questi anni: Anagrafe impianti carburanti, pubblicazione da parte del MASE dei prezzi settimanali e soprattutto Osservaprezzi che garantisce una conoscibilità giornaliera e di massimo dettaglio territoriale dei prezzi praticati dei carburanti;**
- **L'obbligo di adeguamento della cartellonistica comporta oneri gestionali, tecnici ed amministrativi non giustificati né giustificabili anche alla luce dei dati sull'andamento dei prezzi di tutti i carburanti, che fanno dell'Italia uno dei Paesi più virtuosi qualora si faccia riferimento al valore al netto della componente fiscale (accisa + IVA);**

Segue

134

128



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Criticità DL 5/2023

- **Gli oneri economici connessi all'eventuale implementazione della cartellonistica risultano consistenti e non potranno che incidere sul prezzo dei carburanti in modo negativo per i consumatori;**
- Le **tempistiche** dettate dal DL Trasparenza per l'adeguamento **non** risultano in alcun modo **coerenti e congruenti rispetto alle finalità della norma**, in quanto impossibili da rispettare anche in relazione alla fase di permessi ed autorizzazioni necessarie ad implementare la cartellonistica;
- L'esposizione del **prezzo medio regionale – parametro non corretto dal punto di vista metodologico ed inefficace rispetto agli obiettivi di trasparenza** - non farà altro che **aumentare la confusione per il consumatore, con possibili e non auspicati rischi di adeguamento del prezzo a quello medio con riduzione della libera concorrenza tra gli operatori.**

Posizione Assogasliquidi su DL 5/2023

- Assogasliquidi ha apprezzato lo sforzo fin qui compiuto dall'Esecutivo con la costituzione di un apposito Tavolo tecnico/politico sulle tematiche oggetto del DL trasparenza e più in generale in materia di rete carburanti, Tavolo che nell'intenzione espressa dai rappresentanti del Governo dovrebbe diventare permanente;
- Apprezziamo altresì le modifiche che il Governo intenderebbe apportare al provvedimento in argomento e che ci sono state illustrate nella riunione del Tavolo del 19 gennaio u.s., soprattutto per quanto concerne la migliore tipizzazione delle sanzioni e la revisione del loro impatto, fermo restando la necessità che ogni operatore risulti in piena compliance con le disposizioni che devono però essere le più chiare possibili per garantire la facile ed incontrovertibile applicazione delle stesse;
- Esprimiamo la **forte contrarietà alla previsione dell'obbligo di adeguamento della cartellonistica con l'indicazione del prezzo medio regionale** per le motivazioni prima illustrate e, conseguentemente, esprimiamo solidarietà ai gestori dei punti vendita carburanti che – insieme ai proprietari degli stessi – risultano colpiti da un onere che riteniamo non solo inutile ma anche fonte di risultati non auspicabili in termini di libera fissazione del prezzo e di concorrenza.



Proposte di modifica al DL 5/23

- **Il portale Osservaprezzi carburanti è a nostro avviso lo strumento su cui puntare** per raggiungere gli obiettivi di ancora più ampia trasparenza e conoscibilità da parte del consumatore dei prezzi dei carburanti, fermo restando – come riconosciuto dal Governo – che non c'è stato alcun fenomeno di speculazione sull'andamento dei prezzi stessi che nei primi giorni di gennaio hanno subito un incremento connesso esclusivamente al venire meno della riduzione della componente fiscale (accisa + IVA);
- La nostra proposta e la nostra richiesta è quella di addivenire ad una modifica dell'art. 1, comma 3 del DL 5/2023, sostituendo l'obbligo di adeguamento della cartellonistica con la previsione di una **publicizzazione presso il punto vendita carburanti del prezzo medio che verrà definito da Osservaprezzi tramite forme alternative e tecnologicamente innovative, quali - ad esempio - l'esposizione presso la pompa erogatrice del carburante di un QR CODE** che consenta al consumatore di accedere direttamente al Portale Osservaprezzi dove potrà trovare le indicazioni non solo del prezzo medio ma anche dei prezzi effettivamente praticati nella zona di suo interesse. Interessante, su questa linea, la proposta avanzata dal Governo nell'ultima riunione del Tavolo Tecnico di dar vita ad una specifica APP.



Grazie per l'attenzione

Prot. n. 020u/2023

Calderara di Reno (BO), 27 gennaio 2023

Invio via e-mail

X Commissione Attività produttive, commercio e turismo
CAMERA DEI DEPUTATI
com_attivita_produttive@camera.it

Alla C.A. On. Alberto Luigi Gusmeroli
Presidente
gusmeroli_a@camera.it

On. Beatriz Colombo
Relatrice A.C. 771
colombo_b@camera.it

Oggetto: Memoria sul Disegno di Legge di conversione del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, cosiddetto Decreto Trasparenza prezzi carburanti (A. C. 771)

Chi siamo

Federmetano, costituita nel 1948, associa i proprietari di stazioni di servizio per la distribuzione del metano/biometano a uso autotrazione a livello nazionale. Parte di questi operatori svolge anche attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale ed emergenze sui metanodotti, con una potenzialità di un milione di mc/giorno. È presente sui tavoli tecnici e istituzionali a livello statale, regionale, locale e internazionale, come riferimento per l'elaborazione di norme di settore. Lo scopo principale di Federmetano è la tutela e lo sviluppo del gas naturale e del biometano per autotrazione in tutte le sue declinazioni: compresso (CNG), liquefatto (LNG), gas naturale rinnovabile di origine biologica e non (biometano e RNG) e miscele metano-idrogeno (H-NG). Dal 2009 Federmetano ha attivato un servizio di affiliazione per le officine del settore, riconosciute come fondamentale anello nel processo di revisione periodica dei serbatoi e di installazione di impianti a CNG su qualsiasi tipo di veicolo.

Premessa

L'intero settore distribuzione e vendita del metano autotrazione, rappresentato oggi da oltre 1.530 punti vendita, e con esso i suoi utenti – pari a più di 1 milione di autovetture, a cui si aggiungono circa 5.000 autobus e circa 100.000 mezzi pesanti per il trasporto merci - sta vivendo un periodo di estrema difficoltà. La causa è l'aumento senza precedenti del prezzo di riferimento della materia prima gas registrato da settembre 2021 (fino a 15 volte

il prezzo medio registrato negli ultimi 15 anni) e tuttora esposto a forte volatilità e incertezza. Tale aumento ha determinato uno stravolgimento degli storici rapporti di prezzo di vendita al pubblico tra i diversi carburanti, a scapito del metano. La riduzione delle vendite di gas naturale per autotrazione nell'ultimo anno è decisamente evidente dai numeri: secondo nostre stime l'erogato 2022 di CNG (gas naturale compresso) e di LNG (gas naturale liquefatto), pari a circa 790 Sm³, ha subito una contrazione di circa il 25% rispetto al 2021. Tale diminuzione trova conferma nei dati forniti a dicembre scorso da GFBM (Gestione Fondo Bombole Metano), che indicano un erogato 2022 di CNG pari a 668 milioni di Sm³. Sono cifre che destano non poche preoccupazioni negli imprenditori che hanno investito nel settore.

Ricordiamo, inoltre, che l'utilizzo di mezzi alimentati a metano rappresenta una scelta virtuosa sotto il profilo dell'ecologia e andrebbe implementata e sostenuta. Come avvenuto, ad esempio, con l'entrata in vigore del DM 2 marzo 2018 che promuove l'uso del biometano nel settore dei trasporti, sino a un target prefissato dalla norma pari a 1,1 miliardi all'anno di Sm³, con cui si potrebbe soddisfare l'intero "fabbisogno" di gas naturale nei trasporti. Grazie a questo provvedimento, a partire dal 2018, la rete di punti di rifornimento del gas naturale autotrazione eroga ai veicoli percentuali sempre crescenti di biometano: nel 2021 circa il 30% del gas naturale erogato per autotrazione è stato biometano, quota che – secondo nostre stime – ha superato il 40% nel 2022. Con l'alimentazione a biometano, biocarburante a CO₂ nulla o – in alcuni casi – a CO₂ negativa, questi veicoli contribuiscono già oggi in maniera fattiva e immediata alla decarbonizzazione dei trasporti. L'infrastruttura per la distribuzione del gas naturale per autotrazione rappresenta quindi il tramite attraverso il quale, nei prossimi anni, si erogherà il 100% di biometano agli autoveicoli, senza nessun intervento tecnico.

Criticità

Riteniamo che **l'esposizione del prezzo medio da implementare sulla cartellonistica** già esistente - così come previsto dal DL 14 gennaio 2023 n. 5 - non sia un valido strumento per garantire la trasparenza dei prezzi carburanti e la diffusione del consumo consapevole e informato per l'utenza. Lo scopo che si prefigge la norma, difatti, potrebbe essere raggiunto, a nostro avviso, con altri strumenti meno obsoleti e meno impattanti dal punto di vista economico per gli operatori, nonché più flessibili ed efficaci per gli utenti. Questo ulteriore adempimento a carico degli esercenti, peraltro, **rischia di danneggiare la concorrenza**, può avere come conseguenza un **allineamento dei prezzi di vendita verso l'alto** e rappresenta un **onere economico e amministrativo ingiustificabile** per gli operatori.

Esiste già, infatti, uno strumento informatico – **l'Osservaprezzi** – che *“permette di consultare in tempo reale i prezzi di vendita dei carburanti effettivamente praticati presso gli impianti di distribuzione situati nel territorio nazionale, così come comunicati dai gestori dei punti di vendita settimanalmente o nei casi di aumenti infrasettimanali.”*. Ricordiamo, inoltre, che l'Osservaprezzi carburanti - sito del Ministero delle Imprese e del Made in Italy - è stato implementato



nel 2022 con nuove funzionalità quali: integrazione con anagrafe carburanti, implementazione del portale “responsive”¹, possibilità di inserire nuovi servizi e orari di apertura per ogni punto vendita, ottimizzazione delle funzioni di ricerca grazie all'integrazione dei servizi di geolocalizzazione messi a disposizione da GoogleMap. L'utente che lo consulta ha la possibilità di eseguire la ricerca degli impianti in svariati modi (ricerca in zona, per area geografica, su percorso, per tratta autostradale e per nome dell'impianto), ognuno dei quali permette di impostare, per ogni tipologia di carburante, un filtro che ordina il carburante selezionato per livello di prezzo crescente. In conclusione, **lo strumento per contribuire alla consapevolezza dei consumatori e alla trasparenza dei prezzi carburanti esiste già e si chiama Osservaprezzi**: è moderno, a costo zero, non ha aggravii di costi per gli operatori, è facilmente consultabile da qualunque dispositivo - non solo quando si è già presso il punto vendita. La conversione in legge del DL n° 5/2023 rappresenta, a nostro avviso, la giusta occasione per “promuovere” questo portale conferendogli una centralità finora inedita, anche con eventuali campagne promozionali a cura del Governo.

Proposte

Come associazione di settore proponiamo quindi di **sostituire** quanto previsto all'art. 3 comma 3 del DL 14 gennaio 2023, n. 5 sull'**adeguamento della cartellonistica** di pubblicizzazione dei prezzi presso ogni punto vendita **con uno strumento elettronico che svolga le stesse funzioni**. La soluzione ottimale sarebbe, a nostro avviso, **l'esposizione di un QR code che rimandi al sito dell'Osservaprezzi** nel quale (come previsto dall'Art. 1 comma 2 del DL 5/2023) sarà indicato il prezzo medio, oppure - in subordine - l'implementazione di un'app gratuita di semplice utilizzo per gli utenti.

Condividiamo, inoltre, le modifiche al DL Trasparenza annunciate dal Ministro Urso durante la riunione con le associazioni di categoria tenutasi lo scorso 19 gennaio presso il MIMIT:

- slittamento del decreto attuativo a dopo la conversione in legge del DL 5/2023;
- obbligo di comunicazione settimanale (e non più giornaliero come inizialmente ipotizzato) del prezzo di vendita al pubblico, da parte degli operatori;
- sanzioni più miti per omessa comunicazione.

Con l'auspicio di un favorevole accoglimento, porgiamo cordiali saluti.

FEDERMETANO

Dante Natali

(Presidente)



¹ Sito web in grado di adattarsi graficamente in maniera automatica a qualsiasi dispositivo su cui viene visualizzato (dai pc ai tablet, passando per smartphone e web tv).





Ministero delle Imprese e del Made in Italy

GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI

OGGETTO: Audizione Garante per la Sorveglianza dei Prezzi presso la
Commissione X – Attività produttive, commercio e turismo. Venerdì
27 gennaio 2023, ore 13.45.

Buongiorno Signor Presidente e Onorevoli Deputati,

desidero innanzitutto ringraziarVi per aver ritenuto opportuno procedere alla mia audizione informale in merito all'esame del disegno di legge (C771) di conversione del decreto-legge n. 5 del 14 gennaio 2023, recante *Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.*

Si tratta di una importante opportunità che mi permetterà di illustrare, brevemente, il nuovo assetto dei poteri di controllo assegnati al Garante in un quadro organizzativo che si definirà nei prossimi mesi, per evidenziare al decisore politico ogni utile informazione sui prezzi e sul mercato nel quale il legislatore interviene.

Dopo gli ormai noti mutamenti del quadro geopolitico che ha accelerato la dinamica inflazionistica e creato difficoltà di reperimento di alcuni prodotti e materie prime, si è reso ancor più necessario un rinnovato approccio alle

Via Molise, 2 - 00187 Roma
06 4705 2577
udmgarante@mise.gov.it
udmgarante@pec.mise.gov.it
www.mise.gov.it



attività di monitoraggio e sorveglianza dei prezzi, rispetto al quale, l'approvazione del decreto-legge n. 5 del 2023, rappresenta un importante punto di svolta.

Per brevità, mi tratterò sulla disamina delle disposizioni che hanno introdotto novità in materia di trasparenza e nuovi strumenti di raccordo operativo e monitoraggio dei prezzi, questi ultimi direttamente assegnati al Garante nell'esercizio delle proprie funzioni di sorveglianza.

Trattasi, in particolare, degli articoli 1, commi 2 e seguenti (in materia di trasparenza e controllo del prezzo di vendita al pubblico di carburante per autotrazione), nonché dell'articolo 3 (recante il rafforzamento dei poteri del Garante) del citato decreto-legge n. 5 del 2023.

Come emerge dal testo normativo, la nuova disposizione recata all'articolo 1 introduce - nel sistema di monitoraggio dei prezzi realizzato dal MIMIT - la elaborazione e pubblicazione del prezzo medio dei carburanti su base regionale.

La norma prevede altresì l'adeguamento della cartellonistica stradale ed autostradale alla media aritmetica determinata dal Ministero attraverso i propri sistemi informatici.

E' infine previsto un adeguamento e coordinamento delle disposizioni sanzionatorie nei casi di mancata comunicazione o di mancato adeguamento agli obblighi di pubblicazione delle informazioni sul prezzo, cui si aggiunge la possibile sospensione dell'attività in caso di recidiva.



E' noto come le disposizioni qui accennate siano state in questi giorni oggetto di confronto tecnico tra le associazioni di categoria, dei consumatori ed il Governo nell'ambito di appositi tavoli tecnici di confronto che hanno permesso l'avvio di un più ampio confronto con la categoria.

Con specifico riferimento, poi, al rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi, le direttrici principali su cui si muove l'intervento governativo sono le seguenti:

- a) maggiore raccordo con gli osservatori e con gli uffici regionali dei prezzi, in modo da favorire interventi in raccordo con le istituzioni territoriali;
- b) più stretta collaborazione tra gli Uffici del Garante e le strutture istituzionali volta a favorire una più rapida circolazione delle informazioni e dei dati monitorati;
- c) rafforzamento della collaborazione tra Garante e Guardia di Finanza;
- d) la costituzione di una Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi.

Quanto al primo pilastro, un più stretto raccordo con gli osservatori dei prezzi regionali è stato richiesto, nel recente passato, anche dal settore consumeristico nell'ambito di un incontro tenutosi con il Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti; la norma approvata favorirà una maggiore collaborazione volta a far emergere punti di confronto e azioni comuni nel settore della sorveglianza dei prezzi.



Quanto al secondo e terzo pilastro, la richiamata collaborazione tra il Garante e gli uffici degli altri Ministeri ed Autorità indipendenti permetterà una più rapida circolazione di dati ed informazioni utili al decisore politico.

Nello stesso senso, le nuove disposizioni rafforzano i rapporti di collaborazione tra il Garante e l'ISTAT in modo di avvalersi della collaborazione dell'Istituto per la messa a disposizione di dati su richiesta del medesimo Garante.

Quanto all'ultimo pilastro, il Garante, può convocare la Commissione per coordinare l'attivazione degli strumenti di monitoraggio necessari alla individuazione delle ragioni sottese a possibili anomalie della dinamica dei prezzi sulle principali filiere di mercato.

Alla Commissione intervengono stabilmente i soggetti con cui il Garante collabora fin dalla sua istituzione; fanno parte della Commissione, altresì, un rappresentante delle Autorità indipendenti¹ competenti per settore, tre rappresentanti delle associazioni iscritte nell'elenco del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy*, nominati dal Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, e un rappresentante delle regioni.

Qualora dalle analisi condotte in seno alla Commissione o dalle indagini conoscitive emergano fenomeni speculativi lungo la filiera di origine e

¹ SETTORE TRASPORTO: Autorità di regolazione dei trasporti (ART), Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. SETTORE ENERGIA e AMBIENTE (servizi idrici, rifiuti, elettricità e gas): Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA). CONCORRENZA: Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), Autorità nazionale anticorruzione. SETTORE TELECOMUNICAZIONI: Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM). SETTORE ASSICURAZIONI: Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS)



produzione, ingrosso e distribuzione, nonché vendita e consumo, il Garante riferisce gli esiti delle attività al Ministro delle imprese e del *Made in Italy*, che ne informa, ove necessario, il Governo per l'adozione di adeguate misure correttive o di ogni altra iniziativa ritenuta opportuna.

Da quanto fin qui richiamato, emerge quindi la volontà del Governo di approcciare alla tematica del monitoraggio dei prezzi attraverso strumenti di cooperazione ed il rafforzamento dei sistemi di trasparenza, nella consapevolezza che questa possa andare a diretto vantaggio sia dei consumatori che degli operatori della filiera a vario titolo coinvolti.

Su quest'ultimo punto e sul percorso legislativo che il provvedimento sta intraprendendo, richiamo l'avvio del tavolo di confronto della filiera dei carburanti – recentemente attivato e che da quanto dichiarato dal Governo proseguirà con la partecipazione di tutti gli altri attori coinvolti – e le valutazioni emerse in quel contesto che, partendo dal testo approvato dal Governo, ha messo in luce taluni margini di miglioramento, evidenziati nel corso degli incontri.

Vi ringrazio per l'attenzione prestata e sono ora a disposizione per eventuali richieste di chiarimento.

COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA



**X COMMISSIONE
(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)
CAMERA DEI DEPUTATI**

**AUDIZIONE DI UN RAPPRESENTANTE DEL COMANDO GENERALE DELLA
GUARDIA DI FINANZA NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE
A.C. 771 DI CONVERSIONE DEL DECRETO-LEGGE 14 GENNAIO 2023, N. 5.**

**COL. T.ST ALBERTO NASTASIA
CAPO UFFICIO TUTELA USCITE E MERCATI**

***“Contrasto alle frodi fiscali nel settore dei prodotti energetici e
tutela del mercato”***

ROMA, 30 GENNAIO 2023

1. INTRODUZIONE

SIGNOR PRESIDENTE, ONOREVOLI DEPUTATI,

VI RINGRAZIO, ANCHE A NOME DEL COMANDANTE GENERALE, GENERALE DI CORPO D'ARMATA GIUSEPPE ZAFARANA, PER L'ATTENZIONE RISERVATA ALLA GUARDIA DI FINANZA IN QUESTO IMPORTANTE CICLO DI AUDIZIONI.

L'INTERVENTO DI UN RAPPRESENTANTE DEL CORPO È OGGI RICHiesto NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE A.C. 771, DI CONVERSIONE DEL **DECRETO-LEGGE 14 GENNAIO 2023, N. 5**, RECANTE "*DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI TRASPARENZA DEI PREZZI DEI CARBURANTI E DI RAFFORZAMENTO DEI POTERI DI CONTROLLO DEL GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI, NONCHÉ DI SOSTEGNO PER LA FRUIZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO*" (C.D. "**DL CARBURANTI**").

LE PREVISIONI NORMATIVE DI DIRETTO INTERESSE DEL CORPO SONO QUELLE CONTENUTE NELL'**ART. 1, COMMI DA 2 A 7**, IN TEMA DI TRASPARENZA E CONTROLLO DEL PREZZO DI VENDITA AL PUBBLICO DI CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE E NELL'**ART. 3** CHE PREVEDE IL RAFFORZAMENTO DEI POTERI DEL GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI, IN RAGIONE DELLA COLLABORAZIONE IN ESSERE CON LA COMPONENTE SPECIALE DEL CORPO.

2. ART. 1, COMMI DA 2 A 7: DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPARENZA E CONTROLLO DEL PREZZO DI VENDITA AL PUBBLICO DI CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE

TALI PREVISIONI INTRODUCONO OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE, DA PARTE DEGLI ESERCENTI L'ATTIVITÀ DI VENDITA AL PUBBLICO DI CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE, IN FAVORE DEL **MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY (MIMIT)**, DEI DATI RELATIVI AI PREZZI PRATICATI PER OGNI TIPOLOGIA DI PRODOTTO COMMERCIALIZZATO.

LA FREQUENZA, MODALITÀ E TEMPISTICA DELLE COMUNICAZIONI SONO DEFINITE CON UN APPOSITO DECRETO MINISTERIALE.

È INOLTRE PREVISTO CHE IL PREDETTO MINISTERO, A SEGUITO DELLA RICEZIONE DELLE COMUNICAZIONI, PROVVEDA ALL'ELABORAZIONE DEI DATI, CALCOLI LA MEDIA ARITMETICA, SU BASE REGIONALE E DELLE PROVINCE AUTONOME, DEI PREZZI COMUNICATI E NE CURI LA PUBBLICAZIONE SUL PROPRIO SITO ISTITUZIONALE.

IL MEDESIMO PROVVEDIMENTO STABILISCE POI CHE I PREDETTI ESERCENTI, IVI COMPRESI QUELLI UBICATI LUNGO LA RETE AUTOSTRADALE, ADEGUINO LA CARTELLONISTICA DI PUBBLICIZZAZIONE DEI PREZZI PRESSO OGNI PUNTO VENDITA, CON L'INDICAZIONE DEI PREZZI MEDI DI RIFERIMENTO, ASSEGNANDO AI CITATI OPERATORI IL TERMINE DI 15 GIORNI DALL'EMANAZIONE DEL RICHIAMATO DECRETO MINISTERIALE PER ADEMPIERE AL NUOVO OBBLIGO (PREZZO MEDIO).

NEI CASI DI OMESSA COMUNICAZIONE DEI DATI, DI IRREGOLARE ESPOSIZIONE DEI PREZZI DEI CARBURANTI NONCHÉ QUALORA IL PREZZO EFFETTIVAMENTE PRATICATO SIA SUPERIORE RISPETTO A QUELLO COMUNICATO PER L'IMPIANTO DI DISTRIBUZIONE, TROVA APPLICAZIONE LA SANZIONE AMMINISTRATIVA PECUNIARIA DA 500 A 6.000 EURO CON LA FACOLTÀ, DOPO LA TERZA VIOLAZIONE, DI DISPORRE LA SOSPENSIONE DELL'ATTIVITÀ PER UN PERIODO NON INFERIORE A SETTE GIORNI E NON SUPERIORE A NOVANTA GIORNI.

L'**ACCERTAMENTO** DELLE VIOLAZIONI È STATO AFFIDATO ALLA GUARDIA DI FINANZA E L'IRROGAZIONE DELLE SANZIONI AL **PREFETTO**, NEI TERMINI PREVISTI DALLA LEGGE 689/81, IN QUANTO COMPATIBILE.

3. ART. 3: RAFFORZAMENTO DEI POTERI DEL GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI

LA PREVISIONE MIRA AL RAFFORZAMENTO DEI POTERI DEL **GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI** ALLO SCOPO DI INDIVIDUARE CON TEMPESTIVITÀ L'INSORGERE DI FENOMENI SPECULATIVI NON GIUSTIFICATI DALLA SOLA DINAMICA INFLAZIONISTICA.

IN TALE CORNICE, È CONFERMATA LA POSSIBILITÀ PER IL GARANTE DI AVVALERSI, PER LO SVOLGIMENTO DI INDAGINI CONOSCITIVE, DEL SUPPORTO OPERATIVO DELLA GUARDIA DI FINANZA.

4. CENNI SULLA MISSIONE ISTITUZIONALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

COME NOTO A CODESTA COMMISSIONE, LA GUARDIA DI FINANZA, QUALE FORZA DI POLIZIA ECONOMICO-FINANZIARIA, HA IL COMPITO

DI INDIRIZZARE LA PROPRIA AZIONE SUI **FENOMENI DI FRODE E ILLEGALITÀ PIÙ COMPLESSI** E MAGGIORMENTE LESIVI PER IL BILANCIO DELL'UNIONE EUROPEA, DELLO STATO, DELLE REGIONI E DEGLI ENTI LOCALI.

LA NOSTRA MISSIONE ISTITUZIONALE – OLTRE ALLA SALVAGUARDIA DELLE ENTRATE TRIBUTARIE E ALLA VERIFICA DEL CORRETTO IMPIEGO DELLE RISORSE PUBBLICHE – CONTEMPLA ANCHE LA **TUTELA DEL MERCATO DEI CAPITALI**, ATTRAVERSO IL CONTRASTO AI FENOMENI DI RICICLAGGIO E DI INFILTRAZIONE CRIMINALE NELL'ECONOMIA, E DEL **MERCATO DEI BENI E SERVIZI**, PER GARANTIRE LA CONCORRENZA, TUTELANDO GLI OPERATORI ONESTI E I CONSUMATORI DA CHI NON RISPETTA LE REGOLE.

IL RICONOSCIMENTO NORMATIVO DI QUEST'AMPIA PROIEZIONE OPERATIVA SI È AVUTO CON IL DECRETO LEGISLATIVO N. 68 DEL 2001 CHE HA AFFIDATO ALLA GUARDIA DI FINANZA LA RESPONSABILITÀ DI ASSICURARE LA **SICUREZZA ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PAESE**.

5. LINEE DI INDIRIZZO PER IL CONTROLLO DEL PREZZO DI VENDITA AL PUBBLICO DEL CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE E DI CONTRASTO ALLE FRODI NEL COMPARTO.

GIÀ A PARTIRE DAL MESE DI MARZO 2022 - IN VISTA DELL'EMANAZIONE DEL D.L. 21/2022 ("DECRETO UCRAINA"), CON IL QUALE SONO STATE RIDOTTE LE ACCISE SU BENZINA E GASOLIO, PER CALMIERARNE IL PREZZO - LA GUARDIA DI FINANZA SI È SUBITO ATTIVATA PER SVOLGERE UN'**ATTIVITÀ DI CONTROLLO CAPILLARE E INCISIVA** SUL TERRITORIO, MEDIANTE L'ESECUZIONE DI INTERVENTI

ATTIVITÀ DI
CONTROLLO
IN TEMA DI
TRASPARENZA
PREZZI

FINALIZZATI A **RILEVARE I PREZZI PRATICATI** LUNGO L'INTERA FILIERA DI APPROVVIGIONAMENTO E A CONTRASTARE LE FRODI RELATIVE ALL'EVASIONE DI ACCISE E IVA SU BENZINA, GASOLIO, GPL E GAS NATURALE, USATI COME CARBURANTI.

CIÒ AVVALENDOSI DEL TRADIZIONALE **APPROCCIO MIRATO E SELETTIVO** CHE IL CORPO ADOTTA IN OGNI ATTIVITÀ OPERATIVA ALLO SCOPO DI TUTELARE L'ERARIO, I CITTADINI E GLI IMPRENDITORI ONESTI DALLE FRODI E DA EVENTUALI MANOVRE SPECULATIVE IN UN MERCATO IN CUI OPERANO SOGGETTI ECONOMICI CHE SVOLGONO UN IMPORTANTE SERVIZIO PER LA COLLETTIVITÀ.

IN TALE QUADRO GENERALE, **NEL CORSO DEL 2022**, I REPARTI DEL CORPO HANNO ESEGUITO **5.187 INTERVENTI** IN TEMA DI **TRASPARENZA DEI PREZZI DEI CARBURANTI, CONTESTANDO 2.809 VIOLAZIONI** ALLA RELATIVA DISCIPLINA.

CONTROLLI
IN TEMA DI
DISCIPLINA
PREZZI
CARBURANTI

IN PARTICOLARE, **717** SONO RELATIVE ALLA MANCATA ESPOSIZIONE E/O DIFFORMITÀ DEI PREZZI PRATICATI RISPETTO A QUELLI INDICATI E **2.092** AFFERISCONO A VIOLAZIONI AGLI OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE.

IL 31 DICEMBRE 2022, CONTESTUALMENTE AL VENIR MENO DELLA RIDUZIONE TEMPORANEA DELLE ALIQUOTE DI ACCISA E IVA, IL COMANDO GENERALE DEL CORPO HA RICHIAMATO L'ATTENZIONE DEI REPARTI SULLA NECESSITÀ DI **PROSEGUIRE L'AZIONE DI VIGILANZA** NEI CONFRONTI DEI DEPOSITI COMMERCIALI DI

PRODOTTI ENERGETICI ASSOGGETTATI AD ACCISA E DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE STRADALE.

ALLA LUCE DELLE DIRETTIVE IMPARTITE DALL'AUTORITÀ DI GOVERNO, IN DATA **10 GENNAIO 2023**, È STATA DISPOSTA UN'ULTERIORE **INTENSIFICAZIONE DELL'AZIONE DI CONTROLLO SUI PREZZI DEL CARBURANTE** MEDIANTE UN **PIANO D'INTERVENTI**, ANCORA IN CORSO, MIRATO NEI CONFRONTI DI SOGGETTI:

- INOTTEMPERANTI ALL'OBBLIGO DI COMUNICAZIONE AL MIMIT DELLA VARIAZIONE DEI PREZZI PRATICATI A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2023;
- INADEMPIENTI "CRONICI", OSSIA CHE NON PROVVEDONO SISTEMATICAMENTE AGLI OBBLIGHI IN RASSEGNA;
- CHE HANNO COMUNICATO PREZZI SIGNIFICATIVAMENTE SUPERIORI RISPETTO AL VALORE MEDIO DI RIFERIMENTO.

IN TALE AMBITO, SONO STATI ESEGUITI, **NEL SOLO MESE DI GENNAIO 2023, 2.518 INTERVENTI**, CONTESTANDO **989 VIOLAZIONI** ALLA DISCIPLINA PREZZI, DI CUI **341** PER MANCATA ESPOSIZIONE E/O DIFFORMITÀ DEI PREZZI PRATICATI RISPETTO A QUELLI INDICATI E **648** PER OMESSA COMUNICAZIONE AL MINISTERO.

COME HO ANTICIPATO, I CONTROLLI ESEGUITI DAI REPARTI DEL CORPO HANNO INTERESSATO **L'INTERA FILIERA DI APPROVVIGIONAMENTO** E SONO STATI ANCHE INDIRIZZATI A CONTRASTARE GLI ILLECITI E LE FRODI CONNESSI ALL'EVASIONE DI ACCISE E IVA SUI CARBURANTI.

LE ATTIVITÀ
DI PRESIDIO
ANTIFRODE
NEL SETTORE

IN QUESTA DIREZIONE, LA NOSTRA ATTIVITÀ PREVEDE LA QUANTIFICAZIONE DELLE GIACENZE FISICHE E CONTABILI DI PRODOTTI ENERGETICI AL FINE DI RILEVARE EVENTUALI ECCELENZE O DEFICIENZE E A RISCONTRARE IL REGOLARE FUNZIONAMENTO DEI SISTEMI DI EROGAZIONE E LA QUALITÀ DEL PRODOTTO VENDUTO.

DETTI CONTROLLI SONO SVOLTI CON MODALITÀ TALI DA ARRECARE LA MINORE TURBATIVA POSSIBILE ALLO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE.

ANCHE GRAZIE A QUESTE FORME DI MONITORAGGIO, ABBIAMO ACCERTATO FENOMENI DI EVASIONE DELLE ACCISE E DELL'IVA CHE, COME GIÀ SEGNALATO, OLTRE A GRAVARE SUL GETTITO ERARIALE, PRODUCONO EFFETTI DISTORSIVI DELLA CONCORRENZA.

NEL SOLO 2022, SONO STATI EFFETTUATI **2.514 INTERVENTI** DELLA SPECIE RILEVANDO **1.084 VIOLAZIONI** E DEFERENDO ALL'AUTORITÀ GIUDIZIARIA COMPETENTE **866 SOGGETTI**, DI CUI **15** TRATTI IN ARRESTO. L'**ACCISA EVASA** È STATA QUANTIFICATA IN OLTRE **450 MILIONI DI EURO**.

IN TALE CONTESTO, ASSUMONO PARTICOLARE RILIEVO LE **FRODI** PERPETRATE **CON SOCIETÀ "CARTIERE"**, IMPRESE DI FATTO NON OPERANTI, CON UNA DOTAZIONE PATRIMONIALE MINIMA, CHE SPESSO SONO POSTE IN LIQUIDAZIONE DOPO POCHI ANNI DI VITA E CHE RISULTANO GESTITE DA PRESTANOME, SOGGETTI NULLATENENTI SENZA ALCUNA STORIA IMPRENDITORIALE.

ESSE HANNO LO SCOPO DI INTERPORSI FITTIZIAMENTE NELLA FILIERA COMMERCIALE, ASSUMENDO SU DI SÉ DEBITI DI IMPOSTA

SOCIETÀ
CARTIERE

CHE NON SONO POI ONORATI, E DI EMETTERE FATTURE PER OPERAZIONI INESISTENTI IN MODO DA CONSENTIRE AGLI OPERATORI INTERPONENTI DI UTILIZZARLE A FINI DI EVASIONE FISCALE, INDICANDO IN BILANCIO E POI IN DICHIARAZIONE COSTI INESISTENTI.

EMBLEMATICA, AL RIGUARDO, È UNA RECENTE INDAGINE CONDOTTA DAL NUCLEO DI POLIZIA ECONOMICO-FINANZIARIA DI SALERNO E DALLE COMPAGNIE DI SCAFATI E DI NOCERA DEL 19 GENNAIO 2023 CHE HA FATTO EMERGERE, SECONDO L'IPOTESI INVESTIGATIVA, IL RICHIAMATO SISTEMA FRAUDOLENTO FINALIZZATO ALL'EVASIONE DELL'IVA SUI CARBURANTI.

È STATA DATA ESECUZIONE A UN'ORDINANZA DI APPLICAZIONE DI MISURE CAUTELARI PERSONALI E REALI NEI CONFRONTI DI 9 SOGGETTI, PROCEDENDO CONTESTUALMENTE AL SEQUESTRO DI BENI E VALORI PER UN IMPORTO SUPERIORE A 136 MILIONI DI EURO.

TALI SISTEMI DI FRODE SONO SOVENTE REALIZZATI DA STRUTTURE "REGIE" CRIMINALI CHE, DA UN LATO, REALIZZANO INGENTI PROFITTI GRAZIE ALL'EVASIONE FISCALE E, DALL'ALTRO, REIMPIEGANO I PROVENTI ILLECITI NELL'ACQUISIZIONE DI DEPOSITI DI STOCCAGGIO O DI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE STRADALE.

ALTRA FENOMENOLOGIA ILLECITA INTERCETTATA DALLA GUARDIA DI FINANZA CONCERNE I TRAFFICI ILLECITI DALL'EST EUROPA DI MISCELE IDROCARBURICHE (C.D. "DESIGNER FUELS") ARTATAMENTE CLASSIFICATE, SOTTO IL PROFILO MERCEOLOGICO, COME OLI LUBRIFICANTI O SOLVENTI, IN MODO DA ESSERE ESCLUSE

MISCELE
IDROCARBU-
RICHE

DAL REGIME ARMONIZZATO E, CONSEGUENTEMENTE, DAGLI OBBLIGHI UNIONALI DI TRACCIABILITÀ E MONITORAGGIO.

L'UTILIZZO DI PRODOTTI PETROLIFERI CHIMICAMENTE ALTERATI PUÒ DETERMINARE ANCHE RISCHI PER L'AMBIENTE E PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, IN QUANTO IL TRASPORTO DI QUESTE MISCELE ALTAMENTE INFIAMMABILI AVVIENE CON MEZZI NON IDONEI AL FINE DI OCCULTARE LA REALE NATURA DEL CARICO.

È STATO REGISTRATO, ALTRESÌ, DI FREQUENTE, L'UTILIZZO ABUSIVO DELLE AGEVOLAZIONI RISERVATE AL GASOLIO AGRICOLO, TALVOLTA ANCHE ATTRAVERSO SISTEMI ELETTROMECCANICI INSTALLATI A BORDO DELLE AUTOCISTERNE CHE, OPPORTUNAMENTE AZIONATI IN CASO DI CONTROLLO, CONSENTONO DI DENATURARE IL PRODOTTO IN MODO DA RENDERLO CONFORME AI DOCUMENTI DI TRASPORTO.

UTILIZZO
GASOLIO
AGRICOLO

AD ESEMPIO, IL 5 GENNAIO SCORSO IL NUCLEO DI POLIZIA ECONOMICO FINANZIARIA DI TARANTO HA ESEGUITO UN DECRETO DI SEQUESTRO DI BENI MOBILI, IMMOBILI, QUOTE SOCIALI E DISPONIBILITÀ FINANZIARIE DEL VALORE DI CIRCA 57 MILIONI DI EURO, ALL'ESITO DI COMPLESSE INVESTIGAZIONI AFFERENTI L'ACQUISTO DI INGENTI QUANTITATIVI DI GASOLIO AGRICOLO, PER COMPLESSIVI 60 MILIONI DI LITRI, DA DESTINARE ALLA SUCCESSIVA RIVENDITA A SOGGETTI NON LEGITTIMATI CHE LO UTILIZZAVANO PER USI DIVERSI DA QUELLO OGGETTO DELL'AGEVOLAZIONE FISCALE,

OMETTENDO ALTRESÌ DI PRESENTARE LE DICHIARAZIONI FISCALI AI FINI IVA E IMPOSTE DIRETTE.

6. LE ATTIVITÀ DI COLLABORAZIONE DEL CORPO CON IL GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI E CON L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO (AGCM).

LA GUARDIA DI FINANZA COLLABORA DA TEMPO CON IL GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI ATTRAVERSO LA PROPRIA COMPONENTE SPECIALE CHE SI ARTICOLA IN UNITÀ SPECIALIZZATE, CON COMPETENZA NAZIONALE, CHE PRESIDIANO I SINGOLI SEGMENTI DELLA MISSIONE DI POLIZIA ECONOMICO-FINANZIARIA.

COLLABORAZIONE
CON IL
GARANTE
PER LA
SORVEGLIANZA DEI
PREZZI

FRA ESSE IL **NUCLEO SPECIALE ANTITRUST**, REFERENTE DELLA COLLABORAZIONE CON IL **GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI**, AL QUALE FORNISCE COSTANTE SUPPORTO NELL'AMBITO DELLE INDAGINI ISTRUTTORIE DALLO STESSO AVVIATE.

AL RIGUARDO, SEGNALO CHE L'ART. 2, COMMA 199, DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2007, N. 244, ISTITUTIVA DEL GARANTE PER LA SORVEGLIANZA DEI PREZZI, HA PREVISTO CHE, NELL'AMBITO DELLE INDAGINI CONOSCITIVE, LA GUARDIA DI FINANZA AGISCA CON I POTERI AD ESSA ATTRIBUITI AI FINI DELL'ACCERTAMENTO DELL'IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO E DELLE IMPOSTE DIRETTE, ANCHE AI SENSI DEL COMBINATO DISPOSTO DEI COMMI 2, LETTERA M), E 4 DELL'ART. 2, DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 68/2001.

NON DI MINORE RILIEVO SONO POI LE LINEE DI COLLABORAZIONE DEL NUCLEO SPECIALE ANTITRUST CON L'**AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO (A.G.C.M.)**.

COLLABORAZIONE CON
L'AUTORITÀ
GARANTE
DELLA
CONCORRENZA E DEL
MERCATO

7. CONCLUSIONI

MI AVVIO A CONCLUDERE CON L'AUSPICIO DI AVER OFFERTO UNA CONCLUSIONI
PANORAMICA CONCRETA DELL'IMPEGNO CHE LA GUARDIA DI FINANZA PROFONDE A TUTELA DEL MERCATO E NEL CONTRASTO ALLE FRODI NEL SETTORE DEI PRODOTTI ENERGETICI, ASSICURANDO MASSIMA COLLABORAZIONE ALLE AUTORITÀ PREPOSTE, AL FINE DI RAFFORZARE I PRESUPPOSTI DI TRASPARENZA E PUBBLICITÀ NEL SETTORE DEI CARBURANTI.

PERCHÉ POSSA REALIZZARSI UN LIBERO MERCATO OCCORRE, INFATTI, DA UN LATO, COLPIRE CHI COMPIE FRODI E TRUFFE, ACQUISENDO INDEBITI VANTAGGI CONCORRENZIALI SUGLI OPERATORI CHE RISPETTANO LE REGOLE E, DALL'ALTRO, FAVORIRE LE CONDIZIONI DI PIENA TRASPARENZA, NECESSARIE AD ORIENTARE LA DOMANDA VERSO L'OFFERTA PIÙ CONVENIENTE.

RINGRAZIO PER L'ATTENZIONE E RESTO A DISPOSIZIONE PER EVENTUALI APPROFONDIMENTI.

COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA



**X COMMISSIONE
(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)
CAMERA DEI DEPUTATI**

**AUDIZIONE DEL COL. T.ST ALBERTO NASTASIA NELL'AMBITO
DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE A.C. 771 DI CONVERSIONE DEL
DECRETO-LEGGE 14 GENNAIO 2023, N. 5.**

**COL. T.ST ALBERTO NASTASIA
CAPO UFFICIO TUTELA USCITE E MERCATI**

APPROFONDIMENTI

***"Contrasto alle frodi fiscali nel settore dei prodotti energetici e
tutela del mercato"***

ROMA, 31 GENNAIO 2023

1. PREMESSA

IL PRESENTE DOCUMENTO HA LO SCOPO DI FORNIRE RISCONTRO AI QUESITI POSTI IN OCCASIONE DELL'AUDIZIONE TENUTA DAL CAPO UFFICIO TUTELA USCITE E MERCATI DEL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA IN DATA 30 GENNAIO 2023.

2. QUESITO POSTO DALL'ONOREVOLE ENRICO CAPPELLETTI IN RELAZIONE ALL'UTILIZZO DELLO *SPLIT PAYMENT* QUALE STRUMENTO DI CONTRASTO DELLE FRODI IVA.

*SPLIT
PAYMENT*

*L'ONOREVOLE ENRICO CAPPELLETTI, IN RIFERIMENTO ALL'ATTIVITÀ POSTA IN ESSERE DALLA GUARDIA DI FINANZA A CONTRASTO DEGLI ILLECITI E DELLE FRODI FISCALI, HA CHIESTO SE UNA SOLUZIONE DI PAGAMENTO INNOVATIVA, QUALE LO **SPLIT PAYMENT**, POSSA COSTITUIRE UNO STRUMENTO PER ARGINARE LE C.D. "FRODI CAROSELLO".*

AL RIGUARDO, SI RAPPRESENTA CHE L'ART. 17-TER DEL D.P.R. N. 633/1972 PREVEDE UNA **PARTICOLARE MODALITÀ DI VERSAMENTO DELL'IVA**, DENOMINATA *SPLIT PAYMENT* O SCISSIONE DEI PAGAMENTI, IN BASE ALLA QUALE IN CASO DI CESSIONI DI BENI E PRESTAZIONI DI SERVIZI EFFETTUATE NEI CONFRONTI DI AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE O ALTRI SOGGETTI "QUALIFICATI", INDIVIDUATI DAL COMMA 1-BIS DEL MEDESIMO ARTICOLO (TRA CUI ENTI PUBBLICI, SOCIETÀ CONTROLLATE DALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI E DAI MINISTERI E SOCIETÀ QUOTATE IN BORSA), L'IVA VIENE **VERSATA DAL CESSIONARIO O COMMITTENTE DIRETTAMENTE NELLE CASSE DELLO STATO**.

AL FORNITORE/PRESTATORE, QUINDI, VIENE CORRISPOSTO SOLO L'IMPONIBILE INDICATO IN FATTURA.

SI TRATTA DI UNO STRUMENTO CHE COSTITUISCE UN'ECCEZIONE AL MECCANISMO ORDINARIO DI APPLICAZIONE DELL'IVA E PER QUESTO MOTIVO HA NECESSITATO DI UNA PREVENTIVA APPROVAZIONE DA PARTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA PER LA SUA INTRODUZIONE NELL'ORDINAMENTO ITALIANO.

TALE ISTITUTO È STATO IDEATO PER CONTRASTARE PRINCIPALMENTE LA C.D. EVASIONE DA RISCOSSIONE, GARANTENDO L'ERARIO DAL RISCHIO DI INADEMPIMENTO

DELL'OBBLIGO DI VERSAMENTO DELL'IVA DA PARTE DEI FORNITORI CHE ADDEBITANO IN FATTURA L'IMPOSTA.

IL MECCANISMO IN PAROLA, ALLO STATO, È PIENAMENTE OPERATIVO ANCHE NELLE CESSIONI CHE I SOGGETTI CHE APPARTENGONO ALLA "FILIERA" DEI CARBURANTI EFFETTUANO NEI CONFRONTI DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE O DELLE ALTRE CATEGORIE SOGGETTIVE DI CUI AL CITATO ART. 17-TER DEL D.P.R. N. 633/1972.

CON RIFERIMENTO ALLE FRODI IVA CHE CARATTERIZZANO IL SETTORE DEI PRODOTTI ENERGETICI, SI OSSERVA CHE, GIÀ A PARTIRE DALLA LEGGE DI BILANCIO DEL 2018 (CFR. ART. 1, COMMI 937 E SS., DELLA LEGGE N. 205/2017), SONO STATE INTRODOTTE MISURE VOLTE A PREVENIRE IL RISCHIO DI COMPORTAMENTI ILLECITI, PREVEDENDO, TRA L'ALTRO, CON RIFERIMENTO ALLA BENZINA O AL GASOLIO DESTINATI AD ESSERE UTILIZZATI COME CARBURANTI PER MOTORE, IL VERSAMENTO ANTICIPATO DELL'IVA ALL'ATTO DELL'IMMISSIONE IN CONSUMO DAL DEPOSITO FISCALE O DELL'ESTRAZIONE DAL DEPOSITO DI UN DESTINATARIO REGISTRATO.

IN ALTRI TERMINI, POICHÉ LA BENZINA O IL GASOLIO SONO PRODOTTI SOTTOPOSTI AD ACCISA E DEVONO NECESSARIAMENTE TRANSITARE PRESSO UNO DEI CITATI DEPOSITI PER ESSERE REGOLARIZZATI SOTTO TALE SPECIFICO PROFILO, È STATO PREVISTO – PROPRIO PER PREVENIRE LE FRODI BASATE SULL'INTERPOSIZIONE DI SOCIETÀ "CARTIERE" NEI CIRCUITI DI APPROVVIGIONAMENTO DEL PRODOTTO – CHE CHI INTENDE ESTRARRE IL PRODOTTO DAL DEPOSITO PRIMA DI TALE OPERAZIONE DEBBA VERSARE INTERAMENTE L'IVA (SENZA POSSIBILITÀ DI COMPENSAZIONE).

QUESTA REGOLA GENERALE NON SI APPLICA IN CASI SPECIFICI (COMMI 940 E 941 DEL CITATO ART. 1), VALE A DIRE, IN ESTREMA SINTESI, CON RIFERIMENTO ALLE IPOTESI IN CUI LE OPERAZIONI DI ESTRAZIONE DAL DEPOSITO DI TALE PRODOTTO SIANO EFFETTUATE DA SOGGETTI CHE INTEGRANO I **REQUISITI DI AFFIDABILITÀ** STABILITI DALL'AMMINISTRAZIONE FINANZIARIA E/O CHE PRESTANO IDONEA GARANZIA COMMISURATA ALL'IMPORTO DELL'IVA DOVUTA.

SUL PUNTO, SI EVIDENZIA CHE RECENTI INDAGINI SVOLTE DALLA GUARDIA DI FINANZA HANNO CONSENTITO DI FAR EMERGERE CHE ALCUNE ORGANIZZAZIONI CRIMINALI HANNO UTILIZZATO STRUMENTALMENTE IL REGIME DEROGATORIO PER PORRE IN ESSERE FRODI ALL'IVA NEL SETTORE, ATTESTANDO FITTIZIAMENTE IL POSSESSO DEI REQUISITI DI AFFIDABILITÀ OVVERO PRESENTANDO POLIZZE FIDEJUSSORIE FASULLE PER EVITARE IL VERSAMENTO ANTICIPATO DELL'IVA, PRESUPPOSTO PER LA REALIZZAZIONE DELLA FRODE.

AL FINE DI RAFFORZARE ULTERIORMENTE IL PRESIDIO PREVENTIVO, L'ART. 1, COMMA 1076, DELLA LEGGE 30 DICEMBRE 2020, N. 178, HA PREVISTO CHE LA CITATA GARANZIA DEBBA ESSERE TRASMESSA **PER VIA TELEMATICA ALL'AGENZIA DELLE ENTRATE**, A CURA DEL SOGGETTO CHE LA PRESTA, SECONDO LE MODALITÀ DA DEFINIRE CON APPOSITO PROVVEDIMENTO ATTUATIVO.

IN CONCLUSIONE, PERTANTO, LA NORMATIVA SOPRA RICHIAMATA È GIÀ ORIENTATA AL CONTRASTO DELLE FRODI IVA E DEI CONNESSI FENOMENI DI OMESSO VERSAMENTO NEL SETTORE DEI PRODOTTI PETROLIFERI.

3. QUESITO POSTO DALL'ONOREVOLE VINICIO GIUSEPPE GUIDO PELUFFO CONCERNENTE IL RISCONTRO AD ALCUNI DATI EMERSI IN PRECEDENTI AUDIZIONI RELATIVI AGLI OPERATORI INADEMPIENTI "CRONICI" NONCHÉ A POSSIBILI INTERESSE DELLA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA NEL SETTORE.

INADEMPIENTI
CRONICI

*L'ONOREVOLE VINICIO GIUSEPPE GUIDO PELUFFO HA POSTO L'ATTENZIONE SULLA TEMATICA DEGLI OPERATORI ECONOMICI C.D. **INADEMPIENTI "CRONICI"**, OSSIA COLORO CHE IN MANIERA SISTEMATICA NON OTTEMPERANO ALLA COMUNICAZIONE OBBLIGATORIA SUI PREZZI PRATICATI AL CONSUMO.*

FACENDO RIFERIMENTO A PRECEDENTI AUDIZIONI, HA, IN PARTICOLARE, CHIESTO SE IL NUMERO DEGLI IMPIANTI INADEMPIENTI "CRONICI" SIA PARI A 7.000. È STATO, INOLTRE, SEGNALATO L'INTERESSE PER IL SETTORE DA PARTE DELLA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA NONCHÉ INDICATO IN 10 MILIARDI DI EURO IL DANNO ARRECATO ALL'ERARIO.

NELL'AMBITO DELLE ANALISI CONDOTTE DAL NUCLEO SPECIALE ANTITRUST, SONO STATI QUALIFICATI COME INADEMPIENTI "CRONICI" **3.511** OPERATORI.

SOTTO ALTRO PROFILO, SI SEGNALE CHE ALCUNE INDAGINI CONDOTTE DAI REPARTI DEL CORPO HANNO FATTO EMERGERE INTERESSI DELLA CRIMINALITÀ, ANCHE ORGANIZZATA, PER IL SETTORE DEI PRODOTTI PETROLIFERI, IN UNA DUPLICE PROSPETTIVA. DA UN LATO, QUALE MERCATO SU CUI POTER REALIZZARE INGENTI PROFITTI GRAZIE AI DELINEATI SISTEMI DI FRODE CHE CONSENTONO L'EVASIONE DELL'IVA E DELLE ACCISE SUI CARBURANTI, DALL'ALTRO, QUALE AMBITO OVE REIMPIEGARE I PROVENTI ILLECITI, ACQUISENDO DEPOSITI DI STOCCAGGIO E IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE STRADALE.

4. QUESITO POSTO DAL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, DOTT. ALBERTO LUIGI GUSMEROLI IN MERITO ALLE VIOLAZIONI ACCERTATE NEL 2023, IN MATERIA DI DIFFORMITÀ DEI PREZZI DI CARBURANTE PRATICATI RISPETTO A QUELLI INDICATI.

DIFFORMITÀ
PREZZI
PRATICATI

IL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE (ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, DOTT. ALBERTO LUIGI GUSMEROLI, HA RICHIESTO ELEMENTI DI DETTAGLIO IN ORDINE ALLE VIOLAZIONI ACCERTATE, NEL MESE DI GENNAIO 2023, NELL'AMBITO DEI CONTROLLI EFFETTUATI DALLA GUARDIA DI FINANZA IN MATERIA DI TRASPARENZA DEI PREZZI DI CARBURANTI PRATICATI AL CONSUMO.

COME RIPORTATO A PAGINA 7 DEL DOCUMENTO RELATIVO ALL'AUDIZIONE, **NEL MESE DI GENNAIO 2023**, SONO STATI ESEGUITI DAI REPARTI DEL CORPO **2.518** INTERVENTI, CONTESTANDO **989** VIOLAZIONI ALLA DISCIPLINA PREZZI, DI CUI **341** PER MANCATA ESPOSIZIONE E/O DIFFORMITÀ DEI PREZZI PRATICATI RISPETTO A QUELLI INDICATI E **648** PER OMESSA COMUNICAZIONE AL MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY.

AD INTEGRAZIONE DI QUANTO GIÀ RAPPRESENTATO, SI SEGNALE CHE DELLE **341** VIOLAZIONI CONTESTATE, **17** HANNO AVUTO AD

OGGETTO LA **DIFFORMITÀ DEI PREZZI PRATICATI RISPETTO A QUELLI INDICATI**, MENTRE LE RESTANTI **324** SONO RELATIVE ALLA MANCATA ESPOSIZIONE DEI PREZZI PRATICATI.

**Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5,
recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi
dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del
Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per
la fruizione del trasporto pubblico
(C. 771)**

Audizione dell'Istituto nazionale di statistica

Dott.ssa Cristina Freguja

**Direttrice della Direzione centrale per le statistiche sociali
e il welfare**

**X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo)
della Camera dei Deputati
Roma, 27 gennaio 2023**

Indice

Introduzione	5
1. L'andamento dell'inflazione nel 2022	5
2. Il ruolo dell'Istat nell'ambito del rafforzamento dei poteri del Garante	7

Documentazione:

- **Allegato statistico**

Introduzione

In quest'audizione presenteremo un breve quadro dell'andamento dell'inflazione nel corso del 2022, con particolare riferimento ai prezzi dei prodotti energetici e dei carburanti.

Si porteranno poi all'attenzione della Commissione alcune considerazioni sul ruolo dell'Istat nell'ambito del rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi, così come emerge dal testo del decreto-legge.

1. L'andamento dell'inflazione nel 2022¹

Nel corso del 2022 l'inflazione ha mostrato una progressiva accelerazione. La variazione tendenziale dell'indice NIC (l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività) è passata dal +5,6% osservato nel primo trimestre, al +6,9% nel secondo, al +8,4% nel terzo, per finire poi a +11,8% nell'ultimo: un andamento che ha lasciato in eredità al 2023 un'inflazione acquisita (la crescita media che si avrebbe nel 2023 se i prezzi rimanessero stabili per tutto l'anno) pari al +5,1%.

In media annua, i prezzi al consumo hanno registrato, sulla base dell'indice NIC, una crescita dell'8,1%, dopo il +1,9% del 2021. Come noto, la causa principale dell'inflazione è l'aumento dei prezzi dei beni energetici (+50,9% in media d'anno nel 2022, a fronte del +14,1% del 2021), in particolare di quelli non regolamentati e, in seconda battuta, dei beni alimentari (+8,8%, da +0,5%). Al netto di questi ultimi, la crescita dei prezzi degli Altri beni è stata pari al +3,0% (da +0,5% del 2021), un andamento simile a quello osservato nei Servizi (+3,0%, da +1,1%).

Le spinte inflazionistiche hanno tuttavia mostrato, a dicembre, una moderata decelerazione. La variazione tendenziale dell'indice NIC è stata pari al +11,6% (da +11,8% a ottobre e novembre). Il rallentamento è dovuto alla dinamica dei prezzi dei beni energetici (+64,7% da +67,6% di novembre), in particolare dei beni non regolamentati (+63,3% da +69,9%), e alla decelerazione dei beni alimentari non lavorati (+9,5% da +11,4%). I prezzi dei servizi hanno invece accelerato (+4,1% da +3,8%). L'inflazione di fondo, al netto degli energetici e degli alimentari freschi, è del resto ancora in aumento (+5,8% da 5,6%), confermando la persistenza e la diffusione del fenomeno inflativo nell'economia.

¹ Questa sezione sintetizza i contenuti del Comunicato Stampa del 17 gennaio 2023 "Prezzi al consumo - Dicembre 2022 (dati definitivi)". Si veda: <https://www.istat.it/it/archivio/279831>.

A dicembre, anche l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) ha mostrato una flessione di modesta entità (12,3% da 12,6% di novembre); il differenziale con l'area euro permane positivo, ampliandosi ulteriormente a 3,1 punti percentuali, rispetto ai 2,5 p.p. di novembre. Ad incidere sono ancora gli effetti della maggiore crescita dei prezzi dei beni energetici e degli alimentari osservata nel nostro Paese.²

La dinamica dei prezzi dei prodotti energetici e il loro impatto sull'inflazione nel 2022

Nel 2022, la rapida accelerazione dell'inflazione ha risentito in primo luogo delle tensioni sui prezzi dell'Energia elettrica, gas e altri combustibili, già manifestatesi nel corso del 2021, che si sono profondamente accentuate nei primi mesi dello scorso anno, a causa della crisi geopolitica che si è aperta ai confini orientali dell'Unione europea.

Nel dettaglio, da gennaio 2021, i prezzi del gruppo Energia elettrica, gas e altri combustibili hanno fatto registrare una progressiva accelerazione della crescita in termini tendenziali, interrompendo la fase di flessione iniziata a luglio 2019 e raggiungendo picchi mai registrati da quando esiste la serie storica (dal 1996).

All'interno di questo comparto, la dinamica più accentuata è quella relativa ai prezzi dell'Energia elettrica, che nel primo trimestre 2022 sono risultati del 75,4% più elevati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.³ Dopo una lieve flessione misurata nel secondo trimestre dell'anno, le tariffe elettriche hanno ripreso rapidamente a crescere, salendo nell'ultimo trimestre al +178,7%. In media d'anno, l'aumento dei prezzi dell'energia elettrica è stato pari al 110,4%, contribuendo per 2,2 punti percentuali al tasso di inflazione annuo (+8,1%).

Per quanto riguarda il prezzo del Gas di rete, la dinamica inflazionistica è stata solo relativamente più contenuta, e con un profilo in lieve flessione nel corso dei primi tre trimestri del 2022 (dal +68,7% del primo trimestre, al 56,4% del terzo). Tuttavia, nella parte finale dell'anno, il tasso tendenziale di variazione dei prezzi del Gas di rete ha registrato una netta risalita, attestandosi nell'ultimo trimestre al +99,4%. Come conseguenza di tale andamento, la variazione media annua di questo aggregato di spesa è risultata pari al 73,7%, con un impatto sulla dinamica dell'indice generale di 1,39 punti percentuali.

² Per una analisi dell'evoluzione recente del quadro economico nazionale e internazionale, si veda l'ultima "Nota mensile sull'andamento dell'economia italiana", diffusa lo scorso 13 gennaio. (<https://www.istat.it/it/archivio/279764>).

³ In questo paragrafo gli andamenti dei prezzi sono valutati sulla base degli indici dei prezzi al consumo NIC dei prodotti energetici.

Nell'ambito dei beni energetici, un sostegno all'inflazione, nel 2022, si deve poi all'andamento dei prezzi del Gasolio per mezzi di trasporto e, in misura più contenuta, a quello della Benzina.

Con riferimento al gasolio per autotrazione, il tasso tendenziale, tornato su valori positivi già dal marzo del 2021, si è rapidamente accresciuto nei mesi successivi. In particolare, nel primo trimestre del 2022, i prezzi del Gasolio per mezzi di trasporto hanno fatto segnare un incremento del 26,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Dopo un'ulteriore lieve accelerazione nel trimestre successivo (+26,8%), la dinamica dei prezzi del Gasolio per autotrazione ha evidenziato un sensibile rallentamento a partire dal terzo trimestre (scendendo al +22,9%), che si è ulteriormente accentuato negli ultimi tre mesi dell'anno (+13,2%). Nel complesso, la variazione media annua dei prezzi del gasolio per auto è stata pari al 22,1%, con un impatto sul tasso di inflazione di 4,2 decimi di punto percentuale.

Un andamento analogo si registra anche per i prezzi della Benzina, il cui ritmo di crescita su base annua, tornato anch'esso positivo a marzo del 2021, si è poi notevolmente accentuato, seppure con un andamento altalenante, attestandosi al +22,5% nel primo trimestre del 2022. Nei mesi successivi, tuttavia, i prezzi della Benzina hanno evidenziato una sensibile decelerazione, che ha portato il tasso tendenziale al +17,7% e al +11,4% rispettivamente nel secondo e terzo trimestre. La fase di rallentamento si è ulteriormente intensificata nel quarto trimestre del 2022, quando la dinamica tendenziale dei prezzi della Benzina è scesa su valori negativi (-2,7%). Nella media del 2022, i prezzi della Benzina sono risultati dell'11,8% più elevati rispetto al 2021, contribuendo per 2,3 decimi di punto al tasso di inflazione.

2. Il ruolo dell'Istat nell'ambito del rafforzamento dei poteri del Garante

L'articolo 3 del decreto-legge in discussione dispone alcune misure di rafforzamento degli strumenti a disposizione del Garante per la sorveglianza dei prezzi. In particolare, il comma 1, lettera b), esplicita che il Garante possa avvalersi di un più stretto rapporto di collaborazione con l'Istat, oltre che dei dati rilevati dall'Istituto, e che tali dati siano "messi a disposizione del Garante per la sorveglianza dei prezzi su specifica istanza". Il medesimo comma, lettera c), prevede la costituzione di una Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi, in cui è prevista la partecipazione anche di un rappresentante dell'Istat; la Commissione è istituita al fine di "monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali".

Gli interventi appena richiamati coinvolgono due aspetti su cui l'Istat ritiene opportuno richiamare l'attenzione della Commissione.

Il primo riguarda il tema della condivisione delle informazioni con il Garante, finalizzata all'attività di sorveglianza.

Per assicurare che questa condivisione di informazioni, oltre che efficace, sia anche pienamente conforme alla normativa che tutela la riservatezza in ambito statistico e che prescrive l'utilizzo per sole finalità statistiche e di ricerca scientifica dei dati rilevati dall'Istituto, sarebbe opportuno che il decreto in esame definisca in modo più puntuale il perimetro delle informazioni che possano essere messe a disposizione del Garante, specificandone al contempo le finalità e le modalità di utilizzo. In particolare, la condivisione dovrebbe essere limitata a indicatori della dinamica dei prezzi (numeri indice) ed eventualmente alla stima di prezzi medi: in entrambi i casi peraltro si tratterebbe di dati elaborati dall'Istituto piuttosto che di dati direttamente rilevati.⁴

Il secondo aspetto riguarda il maggiore coinvolgimento dell'Istat nelle attività di sorveglianza del Garante, nonché la partecipazione dell'Istituto alla "Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi". Il decreto-legge non specifica infatti la natura della collaborazione e il tipo di supporto richiesto, che dovrebbe essere indirizzato all'analisi degli indicatori relativi alla dinamica dei prezzi e alla loro corretta interpretazione sul piano metodologico.

L'Istituto potrà, inoltre, rispondere alle richieste del Garante e della Commissione nei tempi dovuti per quel che riguarda la fornitura di dati già disponibili⁵, mentre si propone di concordare tempi di rilascio, utili al Garante e alla Commissione ma compatibili con le attività correnti dell'Istituto, nel caso di forniture di elaborazioni prodotte e realizzate ad hoc, che si rendano necessarie ai fini dell'attività di monitoraggio e sorveglianza.

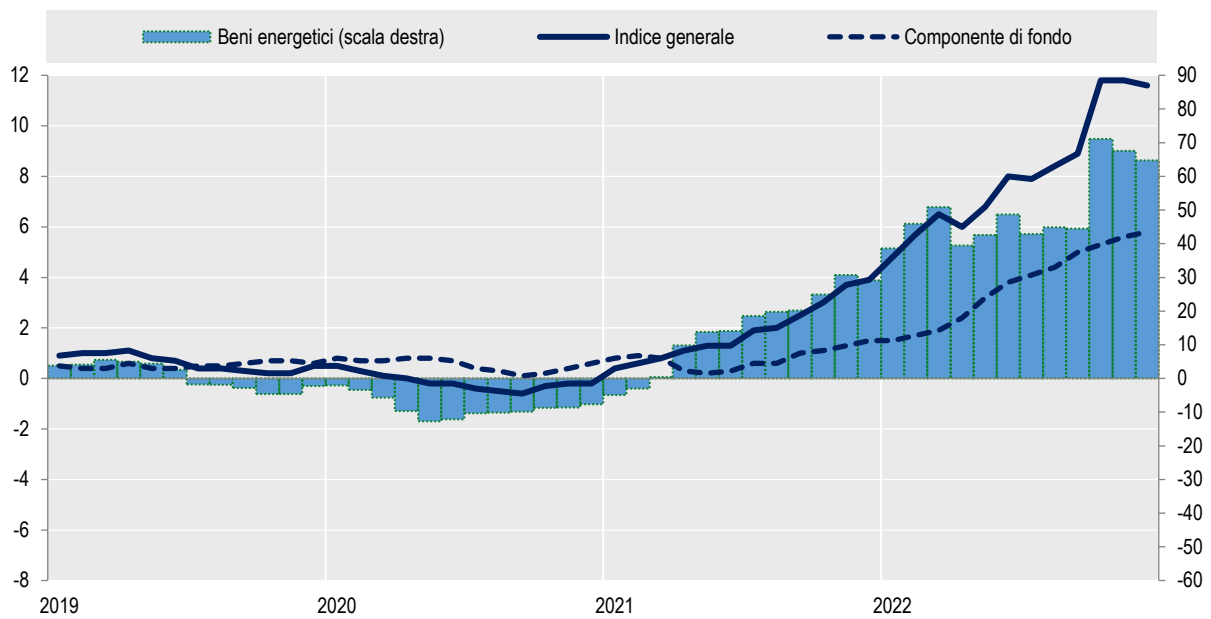
In conclusione, al fine di aumentare l'efficacia di quanto disposto, si formula l'auspicio che l'Istituto possa essere coinvolto nella redazione degli aspetti tecnici di modifica del decreto-legge.

⁴ Si ricorda che i dati che concorrono alla costruzione degli indici mensili dei prezzi al consumo sono raccolti attraverso l'utilizzo di una pluralità di fonti: la rilevazione territoriale, condotta dagli Uffici comunali di statistica (UCS); la rilevazione centralizzata, condotta dall'Istat direttamente o attraverso la collaborazione con grandi fornitori di dati; gli scanner data provenienti dalla Grande Distribuzione Organizzata (GDO); la fonte amministrativa. Per la costruzione degli indici l'Istituto utilizza dunque anche fonti esterne all'Istituto, tra le quali le basi dati di importanti società di analisi e ricerche di mercato. Si veda la nota metodologica allegata al Comunicato Stampa sui prezzi al consumo (<https://www.istat.it/it/archivio/279831>).

⁵ Per quanto riguarda gli indici dei prezzi al consumo, le informazioni che possono essere rese disponibili si riferiscono agli indicatori elaborati mensilmente al livello più basso della classificazione (10 digit), con dettaglio provinciale (107 province per quanto riguarda gli indici di fonte scanner; 80 capoluoghi di provincia per quelli elaborati sulle informazioni raccolte dagli Uffici comunali di statistica delle città che partecipano all'indagine sui prezzi al consumo).

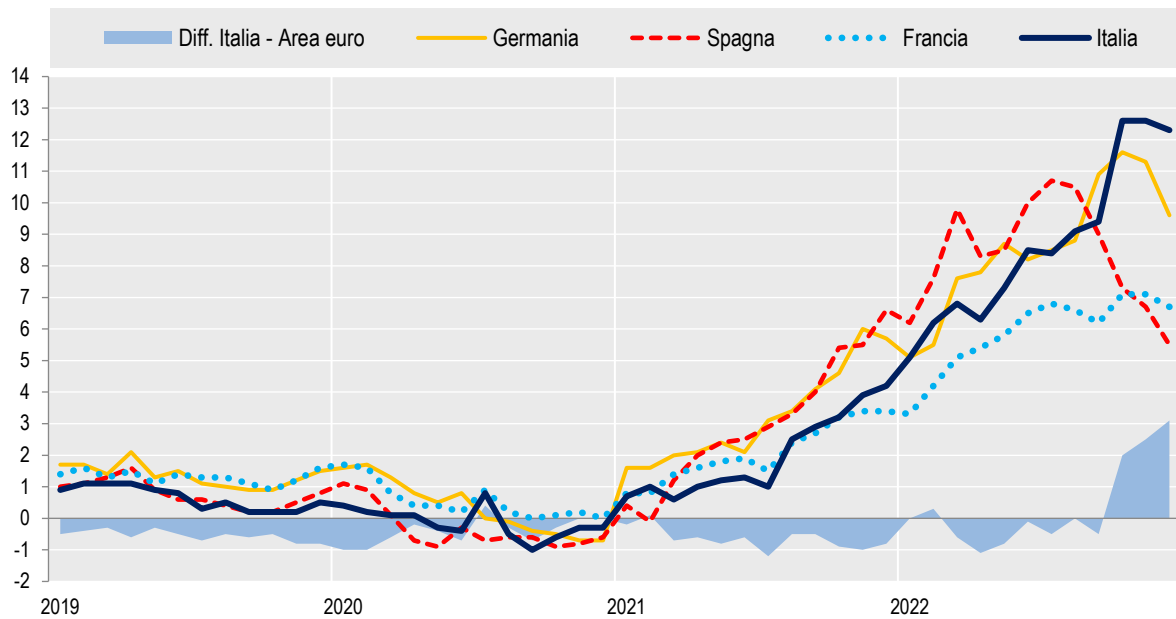
Allegato statistico

**Figura 1 - Inflazione al consumo in Italia: componente di fondo ed energia -
Gennaio 2019-Dicembre 2022**
(dati grezzi, indice NIC - variazioni percentuali tendenziali)



Fonte: Istat, Indagine sui prezzi al consumo

Figura 2 - Indici armonizzati dei prezzi al consumo nell'Area euro e nelle maggiori economie europee - Gennaio 2019-Dicembre 2022
 (variazioni percentuali tendenziali e differenze in punti percentuali)



Fonte: Eurostat, Harmonised Indices of Consumer Prices (HICP)

Tavola 1 - Indici nazionali dei prezzi al consumo per l'intera collettività dei principali beni energetici e indice generale - Anno 2022

(pesi, tassi di crescita trimestrali e annuale e contributi al tasso di inflazione medio annuo)

	Pesi 2022	2022				Variazione annua	Contributi alla variazione media annua
		Variazioni trimestrali tendenziali					
		I	II	III	IV		
Energia elettrica	22.541	75,4	74,5	97,3	178,7	110,4	2,20
Gas di città e gas naturale	20.232	68,7	65,1	56,4	99,4	73,7	1,39
Gasolio per mezzi di trasporto	19.257	26,3	26,8	22,9	13,2	22,1	0,42
Benzina	22.704	22,5	17,7	11,4	-2,7	11,8	0,23
Indice generale	1.000.000	5,6	6,9	8,4	11,8	8,1	

Fonte: Istat, Indagine sui prezzi al consumo



LEGAMBIENTE

Roma, 25 gennaio 2023

Al Presidente Commissione Attività produttive
On. Alberto Luigi Gusmeroli

Ai deputati componenti Commissione Attività produttive
Camera dei deputati

Osservazioni di Legambiente su decreto-legge n.5 del 14 gennaio 2023 – AC 771 recante “disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico”

1) Garantire la libertà di movimento nella transizione ecologica con abbonamenti agevolati al trasporto pubblico opportunamente potenziato.

Il regime transitorio di riduzione delle accise sulla benzina e sul gasolio era destinato a finire (**tagli per 9,1 miliardi nel 2022, in gran parte da considerarsi Sussidi Ambientalmente Dannosi**). Ed è evidente che, nei prossimi mesi, con la fine delle importazioni del gasolio raffinato in Russia le tensioni sul prezzo non sono destinate a calare.

Ora, al di là dei provvedimenti di argine alle piccole speculazioni, che non colpiscono però gli extraprofitti delle grandi compagnie petrolifere (e della più piccola Eni), riteniamo che le “soluzioni” presentate nel disegno di legge siano solo palliativi:

- “**bonus benzina**” di **200 euro** a lavoratore, a discrezione del datore di lavoro privato (non per dipendenti pubblici), oltre a quanto già previsto per i benefit aziendali (in genere **258 euro/anno**), indipendentemente dal reddito. Si consideri che la spesa carburante della famiglia italiana è pari a circa 1.700-1.800 euro/anno per ogni auto;
- “**buono abbonamento trasporto pubblico**” pari ad un **massimo di 60 euro** a testa per percettori di reddito inferiore a 20 mila euro all’anno nel 2022. Cioè un mese di abbonamento per un pendolare. L’abbonamento annuale integrato in Lombardia ammonta a 1.000 euro/anno (ferrovia + autobus).

Apprezziamo che si sia pensato anche a chi non usa sempre l’automobile. Ma è evidente la differenza di incentivo (2-400 euro contro 60), le limitazioni sul reddito (solo chi guadagna meno di 1.100 netti accede al buono abbonamento) e la storica insufficienza dei mezzi pubblici (in Italia abbiamo un quarto dell’offerta di treni e trasporto rapido di massa delle città europee).

Proposta

Incentivare esclusivamente il trasporto pubblico per tutti, sul modello tedesco il quale. In Germania, dopo l'ottimo lancio nell'estate 2022 (post Covid) a 9 euro al mese per tutti i trasporti regionali, hanno deciso di perseverare per tutto il 2023 con **abbonamenti integrati (ferrovie regionali + TPL) a 49 euro/mese per tutti**.

In Italia un'analogha misura costerebbe 2 miliardi all'anno e si può pagare attingendo alle risorse risparmiate dai bonus auto a combustione, dai buoni benzina e dell'autotrasporto. A seguito della crisi, gli italiani hanno viaggiato meno, è aumentata infatti la percentuale di popolazione immobile. Riteniamo che il trasporto pubblico sia la risposta universale mentre l'incentivo all'auto privata è costosa per le famiglie, fa aumentare l'inquinamento ed è solo per pochi.

2) La transizione ecologica e gli almeno 22 mila posti di lavoro nella distribuzione carburante

A parte 1,5 milioni di tonnellate di gasolio (circa il 5% del consumo di carburante) camuffato da olio lubrificante che evade ogni anno le accise (relazioni Guardia di Finanza), il settore in Italia ha problemi strutturali eternamente rinviati:

- Italia: 21.700 distributori con un erogato medio di 1.050 metri cubi
- Germania: 14.459 distributori con erogato medio di 3.534 metri cubi
- Francia: 11.160 distributori con erogato medio di 3.135 metri cubi

In prospettiva (vecchio PNIEC da ritoccare al ribasso) il venduto di carburanti è destinato a diminuire almeno del 10% e persino le fonti alternative (come soprattutto l'elettricità), saranno sempre meno erogati dagli attuali distributori.

Nella prospettiva al 2035 del superamento della mobilità a combustione, è probabile una **contrazione accelerata della maggior parte dei distributori** nel giro di un paio di decenni.

Proposta

Si promuova un nuovo intervento legislativo, da mettere a punto a cura del Ministero dell'Ambiente insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con le parti sociali, **per la conversione ecologica del settore**, che tenga conto di vari aspetti: la bonifica delle attuali aree di distribuzione, la riqualificazione del personale, la promozione di nuovi servizi per la smart mobility, la smart city e la smart logistic del presente e prossimo futuro.

Roma 30 gennaio 2023

OSSERVAZIONI DI QUALENERGIA ALLA CONVERSIONE IN LEGGE DEL D.L. 14 GENNAIO 2023, N5

Sergio Ferraris, direttore della testata QualEnergia

Detassazione per il 2023 buoni carburante (articolo 1, comma 1)

Per quanto riguarda la possibilità di erogare in regime di detassazione per il 2023 buoni carburante (articolo 1, comma 1) per un massimo di 200 euro avremmo preferito una riduzione dell'importo massimo per i carburanti a favore o per una maggiore articolazione/flessibilità del dispositivo al fine d'introdurre all'interno della disponibilità finanziaria:

- a) Possibilità d'erogare abbonamenti o altri titoli per il servizio pubblico
- b) Possibilità d'erogare elettricità alle autovetture elettriche, o ibride plug ins
- c) Possibilità d'erogare rimborsi per la mobilità ciclabile elettrica o tradizionale sul modello francese che premia in base ai km percorsi e/o per l'acquisto/manutenzione di mezzi per la mobilità ciclabile

Una maggiore articolazione del detto provvedimento in direzione anche della mobilità sostenibile produrrebbe:

- 1) Una riduzione comunque del carico economico per le spese di trasporto a carico dei dipendenti
- 2) Una riduzione dell'inquinamento (particolarmente sentito nelle regioni del Nord Italia) e delle emissioni climalteranti
- 3) Una diminuzione, ne caso del punto C della congestione urbana

Incentivo per gli abbonamenti al servizio urbano (articolo 4, comma 1)

Per quanto riguarda l'incentivo per gli abbonamenti al servizio urbano (articolo 4, comma 1) riteniamo che il limite massimo di 60 euro sia insufficiente dal momento che a Roma il costo dell'abbonamento annuale è di 250 euro/anno e a Milano di 330 euro/anno. L'accesso all'incentivo oltretutto è condizionato da una soglia di reddito e se il meccanismo dovesse essere complicato ciò rappresenterebbe una barriera. L'incentivo andrebbe corrisposto, inoltre, anche a chi sceglie d'utilizzare sistemi di mobilità ciclistica in quanto offrono vantaggi pari, se non superiori, a quelli della mobilità attraverso il trasporto pubblico.

Audizione CISL

Audizione informale su DL 5/2023: Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico (C. 771 Governo)
(27 gennaio 2023)

Va detto in premessa che la particolare congiuntura che il Paese sta attraversando a seguito dell'impennata dei prezzi delle materie energetiche importate, iniziata già nel primo semestre del 2021 e al proprio apice a fine estate 2022, sta fortemente provando la resistenza di cittadini e imprese, generando una tensione al rialzo sui prezzi dei beni al consumo che appare difficilmente arrestabile nel breve periodo.

I tassi di inflazione che hanno raggiunto numeri a due cifre hanno prodotto un ridimensionamento reale del potere di acquisto dei redditi, in particolare quelli da lavoro e da pensione che hanno tempi di adeguamento ovviamente molto più lunghi rispetto a quelli di svolgimento della dinamica dei prezzi.

In questo contesto gli interventi di rafforzamento del controllo della suddetta dinamica e di sostegno ai redditi più deboli sono ovviamente sempre auspicabili.

Ciò nondimeno, occorre, nel complesso degli interventi che si effettuano, prestare la dovuta attenzione ad evitare di favorire ulteriori dinamiche inflazionistiche che vanificherebbero l'utilità concreta degli interventi stessi.

In particolare, l'elevata inflazione che stiamo misurando è dovuta in larghissima misura, come certificato da ISTAT, all'aumento impetuoso delle materie combustibili (il gas innanzi tutto, ma anche il petrolio) sui mercati internazionali che si riverbera, direttamente, sulla sostenibilità delle bollette sia per le famiglie che per le imprese e, indirettamente, sui prezzi dei prodotti al consumo, alimentari e da manifattura, che, ovviamente, incorporano gli aumenti dei costi di produzione.

Sarebbe quindi utile agire, proprio in virtù della natura contingente del fenomeno inflativo, sul ridimensionamento degli effetti dell'aumento dei prezzi dei combustibili a monte dei processi e non a valle, proprio per evitare che i sostegni arrivino quando già si sono creati i presupposti per una espansione inflazionistica.

Per tale ragione, pur apprezzando la detassazione dei buoni carburante prevista all'art. 1, riteniamo che sarebbe meglio contrastare l'aumento dei carburanti stessi, attraverso per esempio il ridimensionamento delle accise, prima che gli aumenti abbiano prodotto un maggior carico sui prezzi dei trasporti che poi vengono incorporati nei prezzi al consumo di tutti i prodotti.

Cioè, adottare provvedimenti che aiutano ai redditi più bassi a sostenere i maggiori oneri per i propri consumi di carburante ma che, contemporaneamente, non fermano la spirale crescente dei prezzi, rischia di rendere vani i pur lodevoli intenti del provvedimento.

In ogni caso sottolineiamo come il proliferare di condizioni fiscali di maggior favore per le liberalità aziendali, come nel caso dei buoni carburante, rispetto ai salari contrattati, rischia di indebolire, concorrendo con essa, la già non diffusissima contrattazione di secondo livello, invece necessaria per sviluppare la crescita salariale e la produttività delle imprese.

Osserviamo infine che la scelta di non stabilire una franchigia fiscale per i buoni carburante o per altre forme di welfare, ma di insistere su un limite massimo erogabile per beneficiare della detassazione, oltre al quale l'imposta torna ad essere applicata per l'intero importo (senza franchigia), è certamente un incomprensibile disincentivo ad incrementare le erogazioni a sostegno dei salari dei lavoratori dipendenti, in un momento storico in cui la questione salariale si fa sempre più critica ed impellente.

Preferiamo non entrare più di tanto nella già fin troppo chiacchierata polemica che si è accesa con i distributori di carburante, ci auguriamo per un mero equivoco sull'origine del caro-prezzi.

Ci limitiamo a osservare che in un momento a rischio di tensione sociale per l'impovertimento delle famiglie a seguito della congiuntura economica, occorra, nel mentre che si attua la massima vigilanza, ragion per cui siamo assolutamente favorevoli ad un rafforzamento dei poteri del Garante dei prezzi, evitare di creare occasioni per "guerre tra poveri". Non vorremmo che l'esibizione di prezzi medi nazionali o territoriali che poco hanno a che fare con l'autonomia del distributore a fissare il proprio prezzo di vendita, diventi occasione per spiacevoli e pericolosi momenti di nervosismo.

Infine in rapporto ai contributi a sostegno degli abbonamenti per trasporti pubblici, pur con i limiti di importi molto ridotti, esprimiamo un generale apprezzamento.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



**Audizione X Commissione
Attività Produttive, Commercio e Turismo
27 gennaio 2023**

Audizioni informali, nell'ambito dell'esame in sede referente del disegno di legge recante DL 5/2023: Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.

Egregio Presidente, Onorevoli deputati

Nel ringraziare per averci concesso l'opportunità di esprimere perplessità e preoccupazioni dei gestori per i nuovi obblighi e ulteriori sanzioni previsti a carico della categoria dal DL 5/2023; Le stesse espresse dall'intero comparto della distribuzione di carburanti.

Genesi

Al termine delle festività natalizie le Associazioni dei Consumatori "scoprono" che i prezzi dei carburanti sono aumentati con punte di ben 2,5 euro al litro, hanno altresì diffuso notizie circa gestori che praticavano prezzi notevolmente superiori alla media senza fornire informazioni utili a comprendere la situazione.

Tutti i media hanno ripreso la notizia, senza alcun tipo di controllo preventivo, si è così innescato un meccanismo di autoalimentazione con un crescendo mai visto nel settore, un vortice che ha trascinato dentro tutti, politica compresa, si è passati dalle accuse più becere a esposti in tutte le procure italiane; Unico colpevole il gestore

E al culmine si è scoperto l'ovvio: 18 centesimi di aumento erano dovuti al ritorno alle accise normali più l'IVA sulle stesse, eppure ci



voleva ben poco per verificare le accuse di speculazione, una autentica Fake News. E il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha certificato che il prezzo medio della prima settimana di gennaio è aumentato di 0,168 euro/litro per la benzina e 0,160 euro/litro per il gasolio rispetto al prezzo medio della settimana precedente.

La frittata è fatta! il Governo è intervenuto con il DL certificando la responsabilità dei gestori, altro non è il contenuto del DL, sull'effettiva efficacia del quale ne parleremo nella successiva analisi.

Chi fa i prezzi

È risaputo che gestori delle compagnie petrolifere non hanno voce sul prezzo di vendita, solo una insignificante possibilità di aumento di qualche millesimo di euro, diversamente può esserci la risoluzione del contratto da parte della compagnia.

Al contrario, le pompe bianche hanno piena libertà di fissare i prezzi di vendita, ma tra prezzi di acquisto decisi dai grossi depositi costieri e la legge di mercato che ti fa perdere vendite se non sei competitivo praticano prezzi non molto difforni da quelli delle compagnie petrolifere, ma leggermente inferiori a quelli dei marchi petroliferi.

Si può tranquillamente affermare che da anni il mercato petrolifero italiano della rete ordinaria gode di una concorrenza che permette ai consumatori di scegliere senza problemi il rifornimento al miglior prezzo senza dover fare troppa strada per questo.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



Trasparenza

Da dieci anni a questa parte TUTTI i distributori di carburanti hanno l'obbligo di comunicare sul portale **Osservaprezzi Carburanti** del Ministero delle imprese e del Made in Italy i prezzi effettivamente praticati; Il portale è a disposizione di tutti e consente senza troppe difficoltà la ricerca dell'impianto con il miglior prezzo nella zona o nel percorso previsto dall'utente, una trasparenza nel prezzo dei carburanti che non trova riscontro in nessun'altra categoria commerciale.

Il Decreto-legge

Il comma 2 art 1 del DL 5/2023 dispone che il MiMIT elabori e pubblichi il prezzo medio dei carburanti su base regionale e delle province autonome, sempre in capo al Ministero l'individuazione della frequenza, modalità e tempistica delle comunicazioni. **In linea di massima non è un problema dei gestori.**

Però vi è una criticità relativa utilizzo della media aritmetica per individuare il prezzo medio, un metodo semplice ma che da un risultato non corretto non tenendo in considerazione il peso del prezzo che ha per il singolo impianto, si mettono sullo stesso piano impianti con basso erogato e impianti con alto erogato, ciò di fatto alza il livello del prezzo medio con l'effetto contrario a quello sperato.

Cartellonistica

Il comma 3 art. 1 del DL prevede che il prezzo medio, così come individuato dal MiMIT, venga esposto presso i distributori di carburanti.



Questa previsione è invisibile a tutte le componenti del settore, gestori e proprietari degli impianti, i primi per gli ulteriori obblighi in capo agli stessi, i secondi per i costi di adeguamento della cartellonistica e, nel caso siano anche gestori del loro impianto, per le stesse motivazioni dei gestori.

Oltretutto l'installazione della cartellonistica con il prezzo medio regionale si presta a tutta una serie di considerazioni relative alle varie tipologie di impianti e di vendita, **senza considerare il sicuro effetto dell'aumento dei prezzi da parte degli operatori che praticano prezzi inferiori al prezzo medio, e non è questo l'obiettivo del dL.**

Per questo si propone di modificare il comma 3 eliminando l'obbligo della cartellonistica del prezzo medio optando per la proposta della Figisc – Confcommercio, ovvero prevedere l'applicazione negli impianti di un QR Code, fornito dal Ministero per il singolo impianto, che permetta in modo rapido, tramite smartphone, l'acquisizione del prezzo medio della regione nella quale al momento ci si trova, soluzione semplice ed efficace sia nell'utilizzo che nella sua applicazione.

In aggiunta si può prevedere di implementare l'app. per smartphone OsservaPrezzi del MiMIT con la possibilità che, su esplicita richiesta dell'utilizzatore, invii allo stesso un messaggio giornaliero con il prezzo medio regionale.



Sanzioni

Il comma 4 art. 1 del DL nell'attuale stesura prevede pesanti sanzioni a carico dei gestori che non rispettano l'obbligo della pubblicazione dei prezzi medi e loro aggiornamento, a nostro parere deve essere prevista una modifica al DL riformulando le sanzioni adeguandole alla gravità della violazione, soprattutto considerandone l'effetto nei confronti dei consumatori; **L'eliminazione dell'obbligo dell'esposizione della cartellonistica con il prezzo medio sostituito da altre modalità di pubblicazione comporterebbe un minor peso delle sanzioni.**

Non si può certamente paragonare la violazione che commette il gestore che, per scelta o ignoranza, non ha ancora effettuato l'accreditamento al portale Osservaprezzi Carburanti a quello che per un mero problema di tempo o una temporanea svista non aggiorna in tempo reale il cambio prezzi sul portale o non aggiorna il prezzo medio entro l'orario stabilito, in entrambi i casi si tratta di violazioni di lieve entità che non possono certamente essere paragonate a quelle su citate, si deve assolutamente individuare una proporzionalità delle sanzioni.

Da evidenziare che vi è una sanzione accessoria, non stabilita dal DL, che rischia di essere devastante per i gestori: la reazione della compagnia petrolifera nei confronti del gestore al quale viene irrorata la sanzione della chiusura dell'impianto, reazione che va da un minimo della richiesta danni alla chiusura del contratto.



Controlli degli enti preposti

Chiaro che non si è assolutamente contrari ai controlli, specialmente quando servono ad individuare e punire quei soggetti che con il loro comportamento danneggiano gli operatori onesti.

Per quanto riguarda i gestori che non hanno nel tempo provveduto all'accreditamento al portale Osservaprezzi Carburanti ci sentiamo di consigliare una modalità operativa che permette di scoprire tali soggetti senza bisogno di spostarsi dagli uffici, i Comandi provinciali della Guardia di Finanza dovrebbero richiedere all'Agenzia delle Dogane del territorio di competenza l'elenco dei distributori di carburanti, sono gli elenchi più precisi e aggiornati, alla GdF deve essere consentito l'accesso al database dell'Osservaprezzi in tal modo è piuttosto semplice la verifica e il successivo controllo sul posto.

Per concludere siamo a chiedere che le sanzioni non possano essere applicate su verifiche che riguardano tempi precedenti al momento dell'accesso dei verificatori presso l'impianto, almeno per quanto riguarda il mancato aggiornamento dei prezzi entro il termine di otto giorni anche in assenza di variazione di prezzi, troppi gestori sono stati sanzionati per una violazione che di fatto non c'è stata non essendo variati i prezzi. Si tratta di una sanzione che è vista come una grave e ingiusta vessazione da parte dello stato.

Un breve accenno sulla speculazione, finora si cercano le prove della speculazione seguendo il percorso dai depositi costieri ai distributori di carburanti, e non si trovano; Mentre non si cerca a



**Gestori
Carburanti
Treviso**



**monte, ovvero partendo dai depositi costieri andando a ritroso
nella catena delle forniture, ecco, lì magari si trova qualcosa.**

Grazie per l'attenzione.

Gc_TV - Il Presidente
Moreno Parin

Roma, 27 gennaio 2023



Audizione X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo 27 gennaio 2023

Audizioni informali, nell'ambito dell'esame in sede referente del disegno di legge recante DL 5/2023: Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.

Egregio Presidente, onorevoli deputati

Nel ringraziare per averci concesso l'opportunità di esprimere le perplessità e preoccupazioni dei gestori e distributori di carburanti per le previsioni di nuovi obblighi e ulteriori sanzioni previsti dal DL 5/2023 a carico della categoria, le stesse perplessità e preoccupazioni le ha espresse anche l'intero comparto della distribuzione di carburanti.

Per quanto ci riguarda ci limiteremo all'esame dei commi 2, 3 e 4 dell'articolo 1, quelli che interessano direttamente le gestioni e le informazioni ai consumatori, ma prima un breve riassunto su quanto di "grave" è successo nel settore da far sì che il Governo sia intervenuto, con troppa urgenza, nelle dinamiche della pubblicazione e formazione dei prezzi al pubblico dei carburanti; A seguire un breve richiamo all'attuale situazione nella determinazione del prezzo al pubblico da parte dei gestori e alla comunicazione dei prezzi all'Osservaprezzi Carburanti del MiMIT.

Il cortocircuito mediatico-politico sulla presunta speculazione dei gestori sui prezzi dei carburanti:

Al termine delle festività natalizie le Associazioni dei Consumatori "scoprono" che i prezzi dei carburanti sono aumentati di circa 18 centesimi al litro rispetto ai prezzi di fine 2022, hanno altresì diffuso notizie circa gestori che praticavano prezzi notevolmente superiori alla media senza fornire informazioni utili a comprendere la situazione.

I media, televisivi, quotidiani cartacei e online, hanno ripreso la notizia e senza alcun tipo di controllo preventivo hanno cavalcato la notizia, a un certo punto si è innescato un meccanismo di autoalimentazione con un crescendo mai visto nel settore, un vortice che ha trascinato dentro tutti, politica compresa, si è passati dalle accuse più becere a esposti in tutte le procure italiane; Ovviamente il responsabile non poteva che essere il gestore, l'ultima ruota del carro, quella che non conta nulla o quasi.

Poi si è scoperta l'acqua calda: i circa 18 centesimi di aumento erano dovuti al ritorno delle accise normali più l'IVA sulle stesse, mentre i prezzi praticati nelle aree autostradali non erano gonfiati dalla speculazione ma dalle specifiche problematiche non confrontabili con la rete stradale; Eppure ci voleva ben poco per verificare le accuse di speculazione.

I dati settimanali sul prezzo dei carburanti pubblicati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (**allegato 1**) hanno certificato che il prezzo medio della prima settimana di gennaio è aumentato di 0,168 euro/litro per la benzina e 0,160 euro/litro per il gasolio rispetto al



prezzo medio dell'ultima settimana di dicembre, quindi un aumento inferiore a quei 0,183 euro al litro quale effetto del ritorno alle accise normali, in sostanza non solo i prezzi al netto delle tasse non sono aumentati ma addirittura c'è stata una seppur lieve diminuzione, il rilevamento della seconda settimana di gennaio riporta un lievissimo aumento per la benzina e una leggera diminuzione del gasolio.

Ormai il danno è fatto, il Governo è intervenuto con il DL di fatto addossando la responsabilità ai gestori, meno nella presunta speculazione sui prezzi ma puntando sulla comunicazione dei prezzi e pubblicazione degli stessi, sull'effettiva efficacia ne parleremo nella successiva analisi del DL.

Concludiamo questa parte evidenziando che sarebbe opportuno che la Guardia di Finanza nel presentare i risultati delle verifiche ne illustrassero la tipologia e gravità, per quanto riguarda la comunicazione dei prezzi non si può mettere sullo stesso piano chi non si è accreditato al portale, oppure non comunica i prezzi da tempo, con chi ha aspettato un giorno in più a confermare i prezzi sul portale, il primo ha deliberatamente violato gli obblighi con danno ai consumatori e alla trasparenza, il secondo ha ritardato una comunicazione di fatto inutile visti i prezzi invariati; Anche questo modo di operare non aiuta la trasparenza, anzi.

Determinazione del prezzo al pubblico:

I gestori delle compagnie petrolifere hanno un prezzo di vendita di fatto imposto dalla compagnia, nessuna possibilità di variazione in aumento a parte 0,5 cent. – zero virgola 5 centesimi/ 0,005 euro - prevista degli accordi con le associazioni di categoria, i quali prevedono addirittura la risoluzione del contratto in caso di non rispetto del prezzo di vendita al pubblico deciso dalla compagnia di turno.

Le cosiddette pompe bianche hanno piena libertà di fissare i prezzi di vendita, ma tra prezzi di acquisto decisi dai grossi depositi costieri e la legge di mercato che ti punisce se i prezzi praticati al pubblico non sono almeno in linea con la concorrenza, di fatto sono costrette a praticare prezzi non molto difforni da quelli delle compagnie petrolifere, comunque quasi sempre leggermente inferiori a quelli dei marchi petroliferi.

Si può tranquillamente affermare che da anni il mercato petrolifero italiano della rete ordinaria gode di una concorrenza che permette ai consumatori di scegliere senza problemi il rifornimento al miglior prezzo senza dover fare troppa strada per questo.

Per gli impianti autostradali il discorso è molto più complesso, si parte dalle royalty pagate ai concessionari che incidono pesantemente sul prezzo dei carburanti per arrivare a impianti obbligati a rimanere aperti con gli addetti al rifornimento per 24 ore giornaliere, con l'ovvia ricaduta sui prezzi, qui Governo e Parlamento dovrebbero accendere un faro e trovare le possibili soluzioni.

Comunicazione prezzi:

Dal 16 settembre 2013, quasi dieci anni fa, TUTTI i distributori di carburanti hanno l'obbligo di comunicare sul portale **Osservaprezzi Carburanti** del Ministero delle imprese e del Made in Italy



i prezzi effettivamente praticati, la comunicazione deve essere effettuata a ogni variazione in aumento dei prezzi e comunque non oltre otto giorni dall'ultima comunicazione, pena pesanti sanzioni anche retroattive, come purtroppo succede troppo spesso per il rispetto del termine di otto giorni, obbligo che non ha senso visto che i prezzi sono sempre gli stessi.

Il portale è a disposizione di tutti e consente senza troppe difficoltà la ricerca dell'impianto con il miglior prezzo nella zona o nel percorso previsto dall'utente, una trasparenza nel prezzo dei carburanti che non trova riscontro in nessun'altra categoria commerciale, che magari meriterebbe la stessa, se non maggiore, attenzione dei carburanti, si pensi ai generi di prima necessità e ai prodotti energetici per le abitazioni. Oltre al portale vi sono diverse applicazioni per i cellulari che forniscono informazioni dettagliate sui prezzi dei carburanti; La stragrande maggioranza dei gestori è ligia nelle comunicazioni.

Decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5

Articolo 1 comma 2 - Prezzo Medio

Il DL dispone che il MiMIT elabori e pubblichi il prezzo medio dei carburanti su base regionale e delle province autonome, sempre in capo al Ministero l'individuazione della frequenza, modalità e tempistica delle comunicazioni.

La criticità discende dall'utilizzo della media aritmetica per individuare il prezzo medio, un metodo semplice ma che da un risultato non corretto non tenendo in considerazione il peso del prezzo che ha per il singolo impianto, si mettono sullo stesso piano impianti con basso erogato e impianti con alto erogato, ciò di fatto alza il livello del prezzo medio con l'effetto contrario a quello sperato. Ci si rende conto della difficoltà di poter disporre di un prezzo medio ponderato, ma non si può non tener conto della non corrispondenza alla realtà dell'utilizzo della media aritmetica.

Prodotti oggetto del rilevamento

Al momento non è dato di conoscere quali prodotti saranno oggetto di rilevazione e per quale tipologia di vendita, self-service o servito, sarà il MiMIT a stabilirlo successivamente alla conversione in legge del DL; Si può presumere che saranno oggetto di rilevazione i soli carburanti "normali" benzina e gasolio, escludendo i prodotti speciali, e nella sola modalità di vendita self-service, in questa ipotesi non si osservano criticità

Ben diverso sarebbe se si decidesse di rilevare anche il prezzo medio della modalità di vendita "servito", innanzitutto perché per gli impianti in doppia modalità non è obbligatoria la comunicazione dei prezzi in modalità servito, inoltre l'estrema variabilità della differenza tra self e servito tra gli impianti renderebbe inutile la conoscenza del prezzo medio; Per inciso si pensi che si va dai 4 centesimi delle pompe bianche ai 30 centesimi di alcuni impianti delle compagnie petrolifere, giusto ricordare che del differenziale applicato dalle compagnie petrolifere solo 2 centesimi rimangono al gestore il resto, IVA a parte, va alla compagnia petrolifera di turno.

Si propone che siano oggetto del monitoraggio e comunicazione la sola benzina e il gasolio "normali", e venduti in self-service, l'inserimento anche dei prodotti cosiddetti speciali creerebbe



confusione oltre al fatto che essendo “speciali” hanno caratteristiche differenti per cui i prezzi non sono omologabili.

Anche il prezzo della modalità di vendita miste, self-service e servito, pone problemi di rilevazione, non essendo, in questo caso, obbligatorio l’inserimento nel portale Osservaprezzi Carburanti dei prezzi del servito, poi la variabilità è tale che rende inefficace la finalità del confronto, oltre a essere foriera di contestazioni da parte dei clienti.

Tempistica di rilevamento e di pubblicizzazione

Si sconsigliano le rilevazioni al sabato, domenica e giorni festivi, al riguardo del sabato la motivazione sta nel fatto che molti impianti sono chiusi al sabato pomeriggio, mentre domenica e festivi gli impianti sono chiusi, ovvero erogano carburanti in modalità self-service prepagamento in assenza del gestore e/o personale addetto.

La pubblicazione dovrebbe essere facilmente visibile sul portale Osservaprezzi Carburanti del MiMIT, inoltre si potrebbe prevedere l’invio in automatico agli utenti che ne facciano richiesta sul portale del MiMIT.

In ogni caso, indipendentemente dalle modalità di pubblicizzazione devono essere chiaramente indicate sia data e ora della rilevazione che un avviso, semplice ma chiaro e a prova di distratto, che il prezzo medio comunicato è puramente indicativo e che il prezzo effettivamente praticato dal distributore è sempre corretto, superiore o inferiore che sia.

Va assolutamente evitato il contenzioso tra gestori e clienti, anche perché troppe volte quest’ultimi si rivolgono alla Guardia di Finanza anche con un minimo sospetto. Si tratta di un perverso effetto secondario da non trascurare.

Articolo 1 comma 3

Il comma 3 del DL prevede che il prezzo medio, così come individuato dal MiMIT, venga esposto presso i distributori di carburanti, le modalità di adeguamento della cartellonistica dovranno essere definite dal Ministero stesso con un Decreto Ministeriale, entro 15 giorni dalla data di emanazione i gestori dovranno adeguare la cartellonistica esistente.

Questa previsione è invisa a tutte le componenti del settore, gestori e proprietari degli impianti, i primi per gli ulteriori obblighi in capo agli stessi, i secondi per i costi di adeguamento della cartellonistica e, nel caso siano anche gestori del loro impianto, per le stesse motivazioni dei gestori.

Oltretutto l’installazione della cartellonistica con il prezzo medio regionale si presta a tutta una serie di considerazioni relative alle varie tipologie di impianti e di vendita, oltre alla convinzione che si otterrebbe l’effetto contrario rispetto alle finalità del DL, senza dimenticare la possibilità di creare confusione tra gli automobilisti.

Per questo si propone di modificare il comma 3 eliminando l’obbligo della cartellonistica del prezzo medio optando per la proposta della Figisc – Confcommercio, ovvero prevedere



l'applicazione negli impianti di un QR Code, fornito dal Ministero per il singolo impianto, che permetta in modo rapido, tramite smartphone, l'acquisizione del prezzo medio della regione nella quale al momento ci si trova, soluzione semplice ed efficace sia nell'utilizzo che nella sua applicazione.

In aggiunta si può prevedere di implementare l'app. per smartphone OsservaPrezzi del MiMIT con la possibilità che, su esplicita richiesta dell'utilizzatore, invii allo stesso un messaggio giornaliero con il prezzo medio regionale.

Alcune considerazioni sulla cartellonistica del prezzo medio

Fermo restando la totale contrarietà alla cartellonistica con il prezzo medio regionale si ritiene di esporre alcune considerazioni in merito:

la prima osservazione è per l'effetto perverso sui prezzi che con molta probabilità avrebbe la cartellonistica con il prezzo medio presso gli impianti, infatti con il tempo il prezzo medio verrebbe dall'utenza percepito come il prezzo giusto, a questo punto gli operatori che praticano prezzi di vendita inferiori al prezzo medio tenderanno ad allinearsi pur conservando una lieve differenza negativa, va da sé che questo innescherebbe un circolo vizioso ai danni dei consumatori, e del tutto legittimo. **Si veda anche l'allegato 2.**

La stragrande maggioranza degli impianti opera con la doppia modalità di vendita, in questi impianti sono presenti, per legge, già 4 cartelli per i prezzi, uno visibile dalla carreggiata stradale indicanti i prezzi della modalità self-service, due sugli erogatori con i prezzi delle modalità self-service e servito e il quarto con indicato il differenziale di prezzo tra self-service e servito, e l'esperienza ci insegna che già questo crea confusione nella clientela, un'ulteriore cartello non può che ingenerare altra confusione, tantopiù che non riguarda un prezzo praticato nell'impianto. Impensabile la confusione nel caso si dovesse indicare anche il prezzo medio del servito.

Per gli impianti che operano con un'unica modalità di vendita, self service o servito, i quali hanno un solo cartello indicante i prezzi praticati, si verificano due situazioni opposte, i primi avrebbero relativamente pochi problemi, diversamente i secondi potrebbero essere obbligati a esporre la cartellonistica con il prezzo medio della modalità self-service essendo al momento difficoltoso reperire il prezzo del servito, in tal caso si ritroverebbero con un confronto improponibile con l'unica soluzione di non esporre il cartello.

Concludiamo con l'evidenziare il problema prettamente tecnico relativo all'installazione della cartellonistica del prezzo medio, sul quale già si sono ben espresse le organizzazioni dei titolari degli impianti, predisposizione del materiale, aggiornamento delle autorizzazioni degli enti preposti, esecuzione dell'installazione hanno tempi e costi assolutamente incompatibili con le tempistiche del DL, senza contare che tutti i costi ricadrebbero comunque sui prezzi dei carburanti, e non è questo l'obiettivo del DL.

Articolo 1 comma 4 - Sanzioni

Il comma 4 del DL nell'attuale stesura prevede pesanti sanzioni a carico dei gestori che non rispettano l'obbligo della pubblicazione dei prezzi medi e loro aggiornamento, a nostro parere deve essere prevista una modifica al DL riformulando le sanzioni adeguandole alla gravità della violazione, soprattutto considerandone l'effetto nei confronti dei consumatori; **L'eliminazione dell'obbligo**



dell'esposizione della cartellonistica con il prezzo medio sostituito da altre modalità di pubblicazione comporterebbe un minor peso delle sanzioni.

Non si può certamente paragonare la violazione che commette il gestore che, per scelta o ignoranza, non ha ancora effettuato l'accreditamento al portale Osservaprezzi Carburanti a quello che per un mero problema di tempo o una temporanea svista non aggiorna in tempo reale il cambio prezzi sul portale o non aggiorna il prezzo medio entro l'orario stabilito, in entrambi i casi si tratta di violazioni di lieve entità che non possono certamente essere paragonate a quelle su citate, si deve assolutamente individuare una proporzionalità delle sanzioni.

Da evidenziare che vi è una sanzione accessoria, non stabilita dal DL, che rischia di essere devastante per i gestori: la reazione della compagnia petrolifera nei confronti del gestore al quale viene irrorata la sanzione della chiusura dell'impianto, reazione che va da un minimo della richiesta danni alla chiusura del contratto.

Si segnala una incongruità e/o svista, infatti: "In caso di violazione delle disposizioni di cui al comma 2 e 3, si applica la sanzione..." il richiamo al comma 2 non riguarda le gestioni ma il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, nessun obbligo per le gestioni al comma 2, pertanto salvo che l'estensore del DL abbia voluto sanzioni in capo al MiMIT si tratta di una evidente svista.

Controlli degli enti preposti

Chiaro che non si è assolutamente contrari ai controlli, specialmente quando servono ad individuare e punire quei soggetti che con il loro comportamento danneggiano gli operatori onesti, ma si chiede che gli stessi siano rapidi e con meno burocrazia, se un impianto è in regola non servono pagine e pagine di verbale, due righe bastano, a vantaggio anche del tempo dei verificatori, poi un minimo di flessibilità non guasta, per esperienza sappiamo che la GdF, e non solo, capisce al volo se il gestore è stato sbadato o se la violazione è volontaria.

Per quanto riguarda i gestori che non hanno nel tempo provveduto all'accreditamento al portale Osservaprezzi Carburanti ci sentiamo di consigliare una modalità operativa che permette di scoprire tali soggetti senza bisogno di spostarsi dagli uffici, i Comandi provinciali della Guardia di Finanza dovrebbero richiedere all'Agenzia delle Dogane del territorio di competenza l'elenco dei distributori di carburanti, sono gli elenchi più precisi e aggiornati, alla GdF deve essere consentito l'accesso al database dell'Osservaprezzi in tal modo è piuttosto semplice la verifica e il successivo controllo sul posto.

Per concludere siamo a chiedere che le sanzioni non possano essere applicate su verifiche che riguardano tempi precedenti al momento dell'accesso dei verificatori presso l'impianto, almeno per quanto riguarda il mancato aggiornamento dei prezzi entro il termine di otto giorni anche in assenza di variazione di prezzi, troppi gestori sono stati sanzionati per una violazione che di fatto non c'è stata non essendo variati i prezzi. Si tratta di una sanzione che è vista come una grave e ingiusta vessazione da parte dello stato.

Appunto extra

Vorremmo aggiungere una veloce informazione circa il percorso dei carburanti verso i distributori cercando di far comprendere dove sia possibile che la speculazione influisca sul prezzo finale del prodotto, sperando di essere sufficientemente chiari senza scrivere troppo.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



In Italia non è complicato seguire il percorso dei carburanti, almeno quelli che viaggiano con documenti regolari e di provenienza lecita, per gli impianti delle compagnie petrolifere, e/o proprietari convenzionati, il percorso è molto corto: l'autobotte carica nei depositi costieri, o depositi fiscali, e arriva direttamente al distributore stradale, la filiera è estremamente corta e facilmente controllabile.

Per le cosiddette pompe bianche il percorso non è dissimile: deposito costiero e/o fiscale – distributore stradale, oppure deposito costiero e/o fiscale – deposito intermedio - distributore stradale.

Una filiera corta che poco impatta sui costi di trasporto, per quanto riguarda il costo dei carburanti praticato dalle compagnie ai loro gestori non vi è storia: è il prezzo al pubblico consigliato dalla compagnia al gestore meno il margine sindacalmente riconosciuto al gestore stesso, mediamente 0,035 euro al litro IVA esclusa. In questo caso la speculazione del gestore è impossibile.

Diversamente le pompe bianche, o indipendenti, normalmente acquistano dai depositi costieri, e/o fiscali, il prezzo di cessione viene determinato aggiungendo al **valore Platts del giorno precedente** un delta che riconosce i costi gestionali dei depositi e la remunerazione degli stessi, in questo periodo il delta oscilla in una forbice dai 0,100 ai 0,130 euro al litro, poi liberamente determinano il prezzo di vendita al pubblico. Anche in questo caso la speculazione fatica ad attecchire per il fatto che i prezzi liberamente determinati non possono discostarsi più di tanto dai prezzi delle compagnie petrolifere pena perdite di vendite, e il prezzo di acquisto è conosciuto.

Cercare la speculazione in questa parte della filiera rischia di rivelarsi una inutile perdita di tempo, diversamente bisogna concentrarsi sul come si formano i prezzi dell'importazione nei depositi costieri o fiscali, ovvero a quale prezzo il carburante viene pagato al fornitore internazionale, e come si determina quel prezzo.

Cos'è questo "benedetto" Platts a quale tutti fanno riferimento quando si parla di petrolio e prodotti raffinati che viaggiano sulle navi cisterna, perché tutti lo nominano ma crediamo pochi ne conoscano la formazione quotidiana, però su questo si che la speculazione internazionale può influire, e non poco, determinando a cascata i prezzi sulla rete italiana dei distributori di carburanti; Potremmo anche spiegare meglio il Platts ma siccome questo è il posto giusto per scavare invitiamo la Commissione ad accendere un grosso faro su questo, senza rispetto per alcuno, grosso o piccolo che sia e senza preconcetti di sorta, avendone tutti gli strumenti necessari.

Grazie per l'attenzione.

Gc_TV - Il Presidente
Moreno Parin

Roma, 27 gennaio 2023



Prezzi medi settimanali dei carburanti e combustibili

La media settimanale dei prezzi nazionali della benzina, del gasolio, del GPL, del gasolio riscaldamento e degli olii combustibili viene pubblicata **ogni martedì dopo le 12**. I dati fanno riferimento alla settimana (da lunedì alla domenica) precedente il giorno della rilevazione.

Rilevazione del **01/01/2023**

Media dei prezzi dal giorno 26/12/2022 a 31/12/2022.

Nota bene: La prossima rilevazione del 9 gennaio 2023 sarà una media dei prezzi rilevati dal giorno 1 al giorno 8 gennaio 2023 (con le nuove accise).

Prodotto	Prezzo	Accisa	IVA	Netto	Variazione
Carburanti (€/1.000 litri)					
Benzina	1.644,09	578,40	296,48	769,21	+18,87
Gasolio auto	1.707,84	467,40	307,97	932,47	+18,07
GPL <small>193</small>	783,47	119,17	141,28	523,02	+5,87



Prezzi medi settimanali dei carburanti e combustibili

La media settimanale dei prezzi nazionali della benzina, del gasolio, del GPL, del gasolio riscaldamento e degli olii combustibili viene pubblicata ogni martedì dopo le 12. I dati fanno riferimento alla settimana (da lunedì alla domenica) precedente il giorno della rilevazione.

Rilevazione del 09/01/2023

Media dei prezzi dal giorno 01/01/2023 a 08/01/2023.

Prodotto	Prezzo	Accisa	IVA	Netto	Variazione
Carburanti (€/1.000 litri)					
Benzina	1.812,01	728,40	326,76	756,85	+167,92
Gasolio auto	1.868,13	617,40	336,88	913,85	+160,29
GPL	809,54	147,27	145,98	516,29	+26,07



Prezzi medi settimanali dei carburanti e combustibili

La media settimanale dei prezzi nazionali della benzina, del gasolio, del GPL, del gasolio riscaldamento e degli olii combustibili viene pubblicata ogni martedì dopo le 12. I dati fanno riferimento alla settimana (da lunedì alla domenica) precedente il giorno della rilevazione.

Rilevazione del 16/01/2023

Media dei prezzi dal giorno 09/01/2023 a 15/01/2023.

Prodotto	Prezzo	Accisa	IVA	Netto	Variazione
Carburanti (€/1.000 litri)					
Benzina	1.813,58	728,40	327,04	758,14	+1,57
Gasolio auto	1.863,68	617,40	336,07	910,21	-4,45
GPL	799,71	147,27	144,21	508,23	-9,83

Carburanti, riflessioni sull'obbligo di esporre il prezzo medio regionale

Un'alterazione della concorrenza, una spinta al rialzo dei prezzi, un possibile aiuto alle frodi. Le riflessioni di Bonaventura Sorrentino - studio legale e tributario Sorrentino Pasca Toma



L'articolo 1, ai commi da 2 a 7, del decreto-legge del 14 gennaio 2023 n. 5 prevede l'obbligo per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti di indicare, presso i singoli impianti di distribuzione, la media aritmetica dei prezzi praticati su base regionale, rilevata dal ministero delle Imprese e del made in Italy, che ne cura anche l'attuazione sulla base delle comunicazioni ricevute da tutti gli esercenti.

Notoriamente e per quanto riportato nelle premesse del decreto, tale esigenza deriva dalla necessità di far fronte alla situazione di eccezionale instabilità dei prezzi dei beni di largo consumo, derivante dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e dunque dall'urgenza di adottare misure contenitive degli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti garantendo la trasparenza dei prezzi e consentire un consumo consapevole ed informato.

L'obbligo entrerà in vigore dopo quindici giorni dall'adozione del decreto attuativo da parte del ministro delle Imprese.

Un obbligo che, come previsto nella stesura del decreto, se violato comporta rilevanti conseguenze sanzionatorie. In particolare la norma prevede l'applicazione di una sanzione da 500 e 6.000 euro in caso di violazione dell'obbligo di indicazione del prezzo medio regionale ed in caso di violazione delle altre disposizioni sulla trasparenza della cartellonistica, di omessa comunicazione al Ministero dei prezzi praticati nel punto vendita o di applicazione di un prezzo superiore a quello comunicato.

Con riferimento agli aspetti procedurali, sinteticamente, è previsto dalla fonte normativa richiamata che il ministero delle Imprese e del made in Italy, ricevute dagli esercenti l'attività di vendita al pubblico le comunicazioni sui prezzi dei carburanti praticati, provveda all'elaborazione di tali dati, calcoli la media aritmetica, su base regionale e delle province autonome, dei prezzi comunicati e ne curi la pubblicazione sul proprio sito istituzionale.

Si rinvia ad un decreto del ministero delle Imprese e del Made in Italy, da adottarsi entro il 30 gennaio 2023, la definizione delle modalità, della frequenza e della tempistica delle comunicazioni dei prezzi.

Va chiarito e ricordato che l'obbligo, per i gestori, di comunicare al ministero delle Imprese e del made in Italy i prezzi praticati in ciascun impianto di distribuzione per ogni tipologia di carburante per autotrazione commercializzato veniva introdotto dall'articolo 51 della legge n. 99/2009.

Le disposizioni attuative di cui al D.M. 15 ottobre 2010 ed al D.M. 17 gennaio 2013 hanno già chiarito che i prezzi praticati devono essere comunicati, in via telematica, almeno settimanalmente e, in caso di aumento del prezzo, in un momento almeno contestuale alla loro variazione.

L'obbligo di comunicazione è stabilito con esclusivo riferimento ad una sola forma di vendita per ciascuna tipologia di carburante commercializzato e, se tale forma di vendita è presente presso l'impianto interessato durante l'intero orario di apertura e per la relativa tipologia di carburante, è riferito alla sola vendita effettuata mediante sistemi self service e senza avvalersi dell'operatore.

L'articolo 1, comma 3 prevede che gli esercenti l'attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione, compresi quelli lungo la rete autostradale, entro quindici giorni dalla data di adozione del decreto attuativo, adeguino la cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi presso ogni punto vendita, con l'indicazione della media aritmetica dei prezzi di riferimento.

Prescindendo da ulteriori considerazioni procedurali, forse qualche riflessione di merito in più da parte del legislatore merita la disposizione normativa in questione.

Semplicisticamente, si può dire che il metodo non sembra possa ottenere la finalità che si è proposto di raggiungere, addirittura correndo il rischio di alterare di fatto l'equilibrio dei principi che regolamentano una corretta concorrenza. Dunque un criterio di "presunzione di equità del prezzo", basato su una comparazione con un dato di riferimento medio.

È di tutta evidenza che, nella applicazione operativa, si possano verificare due ipotesi: partendo dal caso in cui il prezzo ritenuto congruo dal titolare dell'impianto dovesse essere minore rispetto a quello di riferimento medio da rendere visibile alla clientela, è del tutto evidente che lo stesso titolare, molto probabilmente, ri-quantificherebbe il prezzo di vendita in linea con quello medio, realizzando una opportunità di maggior guadagno per sé stesso, ma definendo un maggior costo per la clientela.

Contrariamente, nel caso in cui il prezzo del carburante ritenuto congruo, in considerazione dei costi di riferimento di cui tener conto per la quantificazione del prezzo che garantisca un equo margine, per il singolo titolare dell'impianto dovesse essere superiore rispetto al prezzo medio di riferimento (ma di cui ovviamente va tenuto conto), potrebbe forse incoraggiare l'imprenditore a rivolgersi ad un fornitore che gli possa garantire un prezzo di acquisto inferiore su cui calcolare il proprio margine di guadagno, che gli consenta di rimanere in linea con il prezzo medio regionale. Tale condizionamento non può escludere il rivolgersi al binario alternativo dell'acquisto presso una rete di fornitura che pratica la frode e dunque prezzi inferiori, che ne trarrebbe giovamento; si potrebbe forse correre il rischio addirittura di incrementare l'illegalità nel settore.

Un'ulteriore considerazione da fare riguarda l'incidenza di tale regolamentazione sui più elementari criteri di concorrenza, realizzando il provvedimento normativo in questione, sostanzialmente, una "concorrenza imposta", seppure evanescente, che va ad aggiungersi a quella ordinaria di mercato.

Tutto ciò senza voler considerare il rischio di una deroga il principio della libertà di impresa, nel rispetto dei principi e limiti riportati nella carta costituzionale.

Sostanzialmente, un sistema che induce a "veicolare" il prezzo del prodotto entro certi parametri per garantirsi il margine netto, certamente evita forme di speculazione, ma forse tale ruolo, più che al legislatore, spetta all'Amministrazione Finanziaria nella sua operatività di verifica e controllo, a tutt'oggi del tutto encomiabile.

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.

Disegno di legge di conversione del D.L. n. 5/2023

Disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico (A.C. 771)

Audizione presso la X Commissione della
Camera dei Deputati, 27 gennaio 2023

Chi è unem

Unione Energie per la Mobilità riunisce le **principali imprese** che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di **prodotti derivati dal petrolio e da altre materie prime rinnovabili** e nella ricerca e sviluppo di **nuove soluzioni low carbon**

Il cambio di nome da **Unione Petrolifera** a **Unione Energie per la Mobilità** nasce dall'esigenza di rappresentare al meglio il **progressivo mutamento della nostra realtà industriale e distributiva** avviato da tempo in linea con il processo di **decarbonizzazione**



I numeri della filiera



11 raffinerie e 2 bioraffinerie, di cui 6 nel Mezzogiorno, che garantiscono la copertura della domanda di carburanti, lubrificanti e bitumi

Una rete di distribuzione composta da **21.700 punti vendita** e oltre **100 depositi** con capacità superiore a 3.000 mc

Una rete di oleodotti di 2.700 km

Il comparto distribuisce:

122 milioni litri/giorno di **carburanti**, di cui 5 milioni di **biocarburanti**

17 milioni litri/giorno di **jet fuel**

10 milioni litri/giorno di prodotti per la **navigazione**

1,4 milioni di litri/giorno di **lubrificanti**

4,4 milioni kg/giorno di **bitumi**



150 mila occupati (diretti e indiretti) altamente qualificati

Oltre **100 miliardi di euro** di fatturato annuo

Un contributo alla bilancia commerciale pari a **13 miliardi di euro/anno** in termini di valore delle esportazioni

Un valore aggiunto all'economia di **2,4 miliardi di euro/anno**

Assicura ai propri fornitori oltre **80 miliardi di euro** di fatturato, favorendo lo sviluppo di aziende di piccole e medie dimensioni, fortemente specializzate

Investiti ultimi 20 anni **oltre 20 miliardi di euro**, soprattutto per la salvaguardia ambientale e la sicurezza

Oltre **1.000 brevetti** registrati



Aumento accise: il comportamento del settore

In occasione dei recenti interventi in materia di accise il settore ha avuto un comportamento trasparente, trasferendo al consumo solo l'aumento fiscale
Anche le Amministrazioni che vigilano sui prezzi del settore hanno confermato l'assenza di comportamenti speculativi

PREZZO ITALIA MEDIA 26-31 DICEMBRE 2022 (€/LITRO)	
BENZINA	GASOLIO
1,644	1,707
PREZZO ITALIA MEDIA 2-9 GENNAIO 2023(€/LITRO)	
BENZINA	GASOLIO
1,812	1,868
VARIAZIONE ASSOLUTA (€/LITRO)	
+0,168	+0,161

L'entità della variazione dell'accisa (più Iva) dal 1° gennaio è stata pari a +0,183 €/litro

Fonte: Rilevazioni Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase)



Anche la rete autostradale ha avuto un comportamento assolutamente corretto

PREZZO MEDIO AUTOSTRADE 31/12/2022 (€/LITRO)	
BENZINA	GASOLIO
1,740	1,798
PREZZO MEDIO AUTOSTRADE 9/1/2023 (€/LITRO)	
BENZINA	GASOLIO
1,912	1,963
VARIAZIONE ASSOLUTA (€/LITRO)	
+0,172	+0,165

L'entità della variazione dell'accisa (più Iva) dal 1° gennaio è stata pari a +0,183 €/litro

Fonte: Elaborazione su dati Staffetta e OsservaPrezzi del Mimit

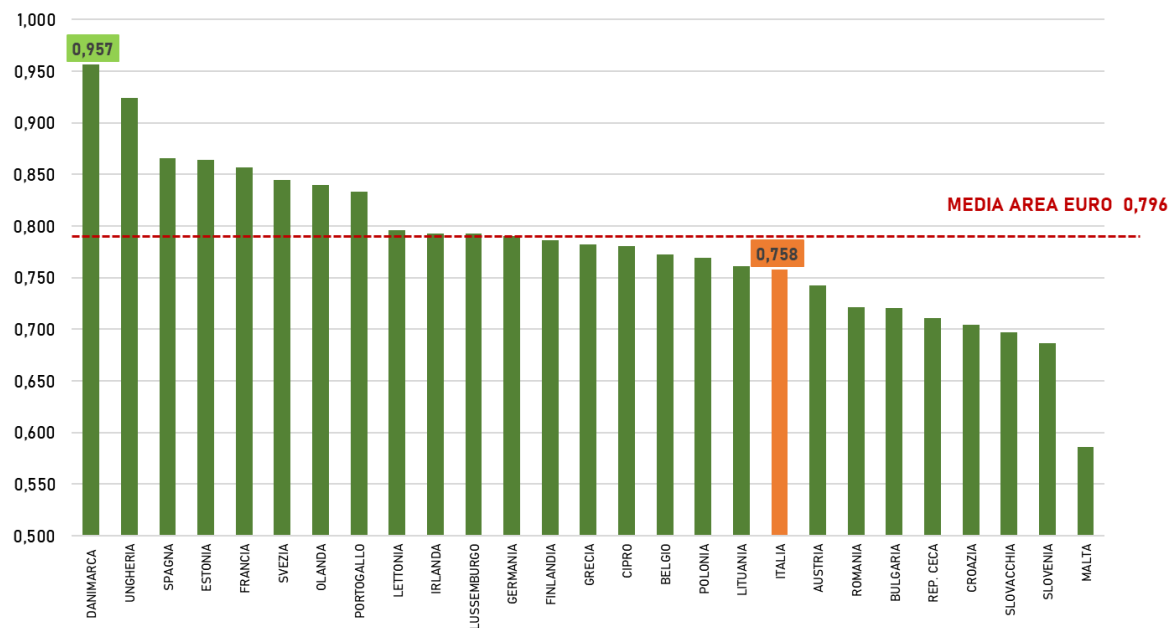
Rispetto alla rete ordinaria i prezzi sono più alti di 10 centesimi€/litro dovuti a maggiori costi (servizio h24 e 7/7) e alle royalties pagate ai concessionari



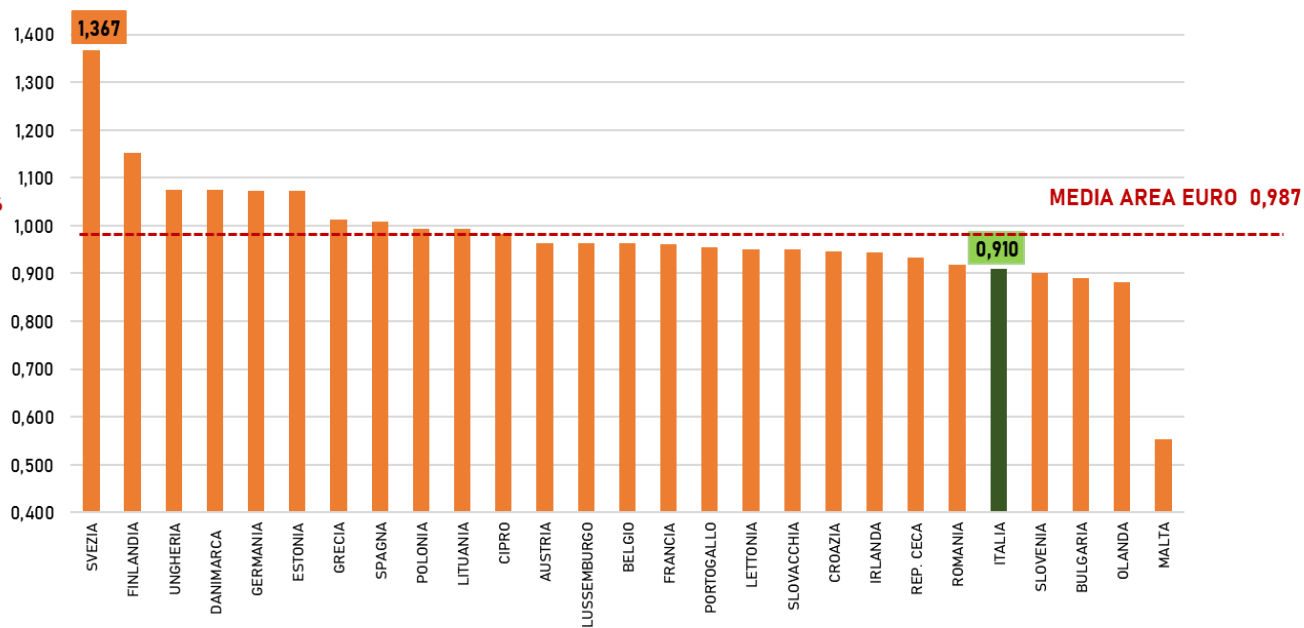
I prezzi industriali sono tra i più bassi d'Europa su benzina e gasolio

Nella classifica europea sulla benzina siamo al 19° posto, sul gasolio al 23°

Benzina: prezzo industriale* nei Paesi UE (€/litro)



Gasolio: prezzo industriale* nei Paesi UE (€/litro)



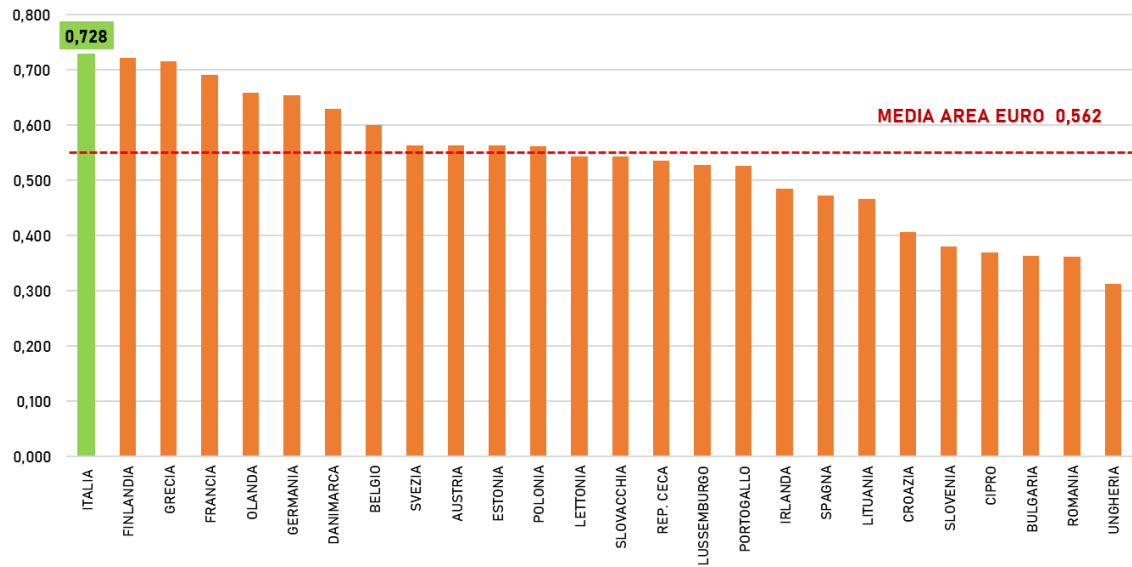
*al netto delle tasse

Fonte: Commissione UE - DG Energy, rilevazione del 16 gennaio 2023

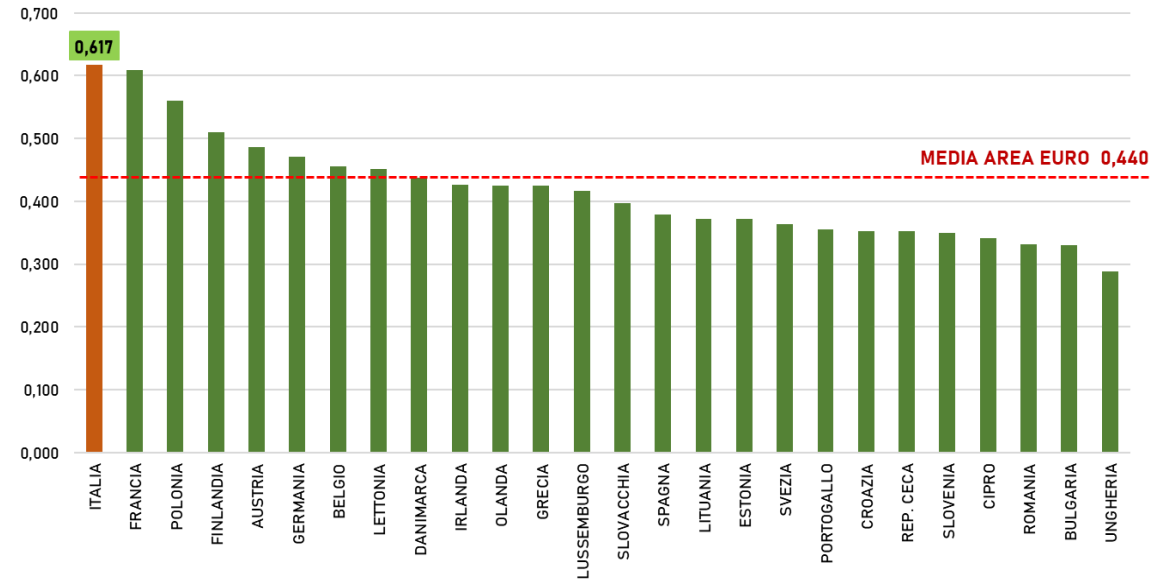


... mentre le accise sono le più alte d'Europa

Le accise sulla benzina nei Paesi UE (€/litro)



Le accise sul gasolio nei Paesi UE (€/litro)



Fonte: Commissione UE - DG Energy, rilevazione del 16 gennaio 2023



Valutazioni su confronto con Europa

Il confronto con l'Europa evidenzia che:

- il nostro prezzo industriale è decisamente al di sotto delle media UE, anzi tra i più bassi d'Europa, grazie ad un mercato fortemente concorrenziale, nonostante la nota inefficienza della rete;
- il nostro livello di accisa è il più alto d'Europa sia sulla benzina che sul gasolio.

È importante quindi:

- rivedere la fiscalità sui carburanti non con interventi emergenziali ma in chiave strutturale e prospettica, intervenendo sulla fiscalità della componente rinnovabile presente nei carburanti, anche con l'intento di promuovere lo sviluppo dei carburanti low carbon;
- non compromettere l'attuale livello di concorrenzialità del settore della distribuzione carburanti, introducendo un parametro di riferimento per i prezzi.



Il prezzo dei carburanti è già completamente trasparente

... grazie ai numerosi interventi normativi susseguitisi nel corso degli anni, che hanno attivato diversi strumenti di informazione validi ed efficaci:



Osservaprezzi – di competenza del Ministero delle imprese e del Made in Italy: i gestori degli impianti stradali e autostradali di carburanti sono tenuti alla comunicazione dei prezzi praticati tempestivamente in caso di aumento e comunque almeno settimanalmente

Cartellonistica prezzi – obbligo di pubblicizzare presso il p.v. in modo visibile dalla carreggiata, con un'articolata cartellonistica, i prezzi effettivamente praticati per i singoli prodotti e per le diverse tipologie di servizio (L. n. 27/2012 e DM 17 gennaio 2013)

Rilevazione «prezzo Italia» per confronto – di competenza del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, rilevazione settimanale prezzo medio Italia per invio alla Commissione europea (Decisione Commissione Europea 1999/280/CE e 1999/566/CE)

Alla luce delle rilevazioni mostrate, ulteriori interventi risulterebbero quanto meno superflui se non controproducenti essendo il mercato già del tutto trasparente



Esposizione di un prezzo medio: controproducente per la trasparenza e la concorrenza

- A partire dal 1994, con la liberalizzazione dei prezzi dei carburanti, l'Autorità antitrust è intervenuta più volte per promuovere l'eliminazione della pubblicizzazione di qualsiasi prezzo di riferimento (listini, prezzi consigliati, differenziali geografici, etc.), considerato dall'Autorità «uno scambio di informazioni utili al raggiungimento di un parallelismo dei prezzi»
- Sulla base delle indicazioni dell'Antitrust, oggi, l'unico prezzo da esporre presso l'impianto, come chiarito anche dal «Codice del consumo», deve essere quello realmente praticato
- La diffusione giornaliera di un prezzo medio potrebbe, infatti, agevolare un allineamento verso l'alto dei prezzi praticati presso gli impianti, con l'avvicinamento dei prezzi più bassi al prezzo di riferimento e nessun effetto su quelli più alti – essendo nella stragrande maggioranza dei casi legati a maggiori costi specifici del p.v. non comprimibili
- L'indicazione di un'ulteriore voce sulla cartellonistica dei prezzi presso gli impianti di distribuzione carburanti – spesso già molto articolata e che l'automobilista deve decifrare con un colpo d'occhio – rischia inoltre di ingenerare confusione, a discapito del consumatore
- Il rischio concreto è vanificare gli sforzi che negli ultimi decenni hanno portato ad un mercato diversificato e ampiamente concorrenziale



La misura comporta significative criticità attuative in termini di tempi e di costi

Premesso che il Codice della Strada prevede che la collocazione dei cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade, o in vista di esse, sia soggetta ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada (nei centri abitati la competenza è dei Comuni), la modifica della cartellonistica presso gli impianti richiede:

- Studio della cartellonistica differenziato per ubicazione e caratteristiche impianto, per rendere conformi le prescrizioni del decreto attuativo con le disposizioni a rispetto della sicurezza;
- Presentazione progetto al proprietario della strada e/o al Comune su profili sicurezza stradale e per esclusione dalla pubblicità;
- Approvazione del progetto;
- Gara e ordine alla ditta fornitrice;
- Realizzazione (approvvigionamento materiali), distribuzione e installazione.

Tempi di completamento: almeno 12/18 mesi. La tempistica prevista dal DL (15 gg da DM con modalità attuative) è assolutamente incongrua e praticamente impossibile da rispettare



Costi di realizzazione

- Il costo della realizzazione si differenzia in funzione delle caratteristiche richieste e della tipologia di cartello in base al p.v. (cartaceo, digitale, retro illuminato, etc.)
- Il costo dell'installazione è funzione dell'ubicazione e della tipologia del cartello (su strada, in altezza, digitale, etc.)
- Si valuta un costo da 3.000 ad oltre 20.000 euro per impianto, a seconda della tipologia e ubicazione della cartellonista che verrà richiesta/approvata
- Ulteriore complessità richiede la pubblicizzazione negli impianti completamente automatizzati, essendo necessario un sistema di aggiornamento da remoto o un intervento fisico giornaliero in loco



Conclusioni

- Settore già monitorato: ampia trasparenza ed informazione al consumatore
- Verificata assenza di comportamenti speculativi: si tratta di limitati casi sporadici
- Strumento individuato non aumenta la trasparenza, già presente, e determina rischi di allineamento dei prezzi al rialzo, compromettendo la concorrenza che oggi caratterizza il settore e che rende i nostri prezzi tra i più bassi d'Europa nonostante l'inefficienza della nostra rete
- Tempi di realizzazione lunghi non congruenti con obiettivi immediati misura, salvo il ricorso alla pubblicizzazione di strumenti digitali per la consultazione di tali dati direttamente sull'App di Osservaprezzi del MIMIT (pubblicazione QR-CODE con rinvio ad APP)
- Costi della misura, sia in fase realizzativa che di controllo, molto elevati



210



**Vi invitiamo a seguirci sui
nostri canali social**

w www.unem.it **t** [@unem_it](https://twitter.com/unem_it) **in** [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi)