



## **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 di 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



**Gestori  
Carburanti  
Treviso**



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