

**SENATO DELLA REPUBBLICA  
X COMMISSIONE INDUSTRIA**

**Audizione informale in Ufficio di Presidenza  
nell'ambito dell'esame del ddl recante disposizioni  
urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle  
infrastrutture e la competitività (AS. 3110)**

***3 febbraio 2012***

## UNA LIBERALIZZAZIONE PERENNEMENTE INCOMPIUTA.

- La distribuzione carburanti è stato il primo settore commerciale ad essere stato oggetto di un intervento liberalizzatore, già nel 1998 (Governo Prodi, Ministro Industria Bersani), che realizzò, tra l'altro, il passaggio dal regime concessorio ad autorizzativo.
- Da allora sono state emanate ben **9 norme in meno di 14 anni** che recano, in un modo o in altro, lo scopo di “liberalizzare”, “aprire il mercato”, “favorire la concorrenza”, “ammodernare la rete distributiva”, ecc.: di fatto sono stati eliminati da tempo tutti i vincoli “numerici” (distanze, contingentamenti, ecc.), barriere all’ingresso, limitazioni di ogni genere, che pure ancora resistono per molte altre attività commerciali.
- Nonostante questa iperproduzione legislativa, **i prezzi continuano ad essere i più alti d’Europa, la rete la più inefficiente e pletorica, i servizi cosiddetti “non oil” i meno sviluppati.**
- Appare evidente come **non sia ancora stato rimosso il vero “collo di bottiglia”** rappresentato dal controllo assoluto di tutta la filiera in modo integrato da parte delle compagnie petrolifere.
- Controllo che in Italia è garantito anche da una condizione di “sistema” che non ha riscontro in altri Paesi europei e che **rappresenta la vera “anomalia italiana.** Le compagnie petrolifere sono direttamente proprietarie di circa il 60% degli impianti e controllano il restante 40% -ad eccezione di circa 2000 “no logo” o dei supermercati- attraverso contratti di “convenzionamento colori” con i cosiddetti “retisti indipendenti”.
- La distorsione del mercato più evidente e paradossale, determinata da una tale situazione, è quella che gli impianti di proprietà o comunque “colorati” dalle compagnie petrolifere praticano prezzi al pubblico in media di circa **10 cent/litro più alti** di quelli delle “pompe bianche” o dei supermercati: eppure il fornitore, vale a dire l’industria petrolifera, è sempre lo stesso.
- La ragione sta nella **disparità di condizioni economiche che le stesse compagnie praticano ai diversi impianti, spesso distanti anche solo poche decine di metri:** mentre per rifornire impianti “no logo” e GDO le compagnie sono costrette a **competere duramente sul libero mercato** (cosiddetto “extrarete”), alla rete “colorata” possono imporre condizioni **protette dal vincolo della fornitura in esclusiva**, e “recuperare” quella marginalità persa sul libero mercato.
- E così, mentre ad oltre 20.000 piccole imprese di gestione vengono imposti prezzi più alti, sul libero mercato il prodotto viene ceduto con “sconti” che oscillano **tra i 16 ed i 18 cent/litro, gran parte dei quali restano in pancia dei titolari degli impianti.**
- Una differenza senza alcuna giustificazione credibile che:
  - a) **spiega come gli impianti “no logo” e sotto i supermercati possano praticare prezzi al pubblico tanto più bassi:** pur fissando prezzi inferiori di 10 cent, conservano un “margine” tra il 50 ed il 100% superiore a quello dei gestori di impianti “colorati”, vincolati dall’obbligo di fornitura in esclusiva (**Quadro n.5 e n.6**);
  - b) **mette fatalmente “fuori mercato” i gestori,** vittime di una evidente discriminazione e di politiche commerciali e prezzi, che finiscono per “strozzare” le loro piccole imprese, spingendole al fallimento.
  - c) **condanna il 90% dei consumatori a rifornirsi a prezzi tenuti strumentalmente alti;**
  - d) **dimostra,** oltre ogni ragionevole dubbio, **che esistono gli spazi economici per abbattere i prezzi al pubblico dei carburanti** diffusamente e su tutta la rete -anche presso l’impianto sotto casa- se fossero rimossi i vincoli che continuano ad ingessare il mercato.
- Forte di tali convinzioni, il Coordinamento Nazionale Unitario dei gestori di Faib Confesercenti e Fegica Cisl ha elaborato, a febbraio dello scorso anno, una **proposta di legge di riforma** caratterizzata dai seguenti elementi cardine:
  - creazione di un organismo centrale di stoccaggio per garantire libertà di approvvigionamento a tutti gli operatori, vecchi e nuovi entranti;

- creazione di un mercato all'ingrosso, con la pubblicazione di listini almeno settimanali, quale fonte ufficiale della quotazione, terza e pubblica anche allo scopo di avere un elemento di raffronto con la "quotazione platt's", assunta finora come riferimento indiscusso nonostante non possa parlarsi di "terzietà";
  - allargamento delle competenze dell'Autorità dell'energia elettrica e del gas, del GME e dell'Acquirente Unico al mercato della distribuzione carburanti;
  - unbundling della rete carburanti, per sottrarre la rete distributiva dal controllo degli operatori integrati verticalmente;
  - superamento dell'obbligatorietà del vincolo di fornitura in esclusiva imposto ai gestori, dietro adeguata compensazione degli investimenti effettuati dal proprietario contemplata all'interno degli accordi economici;
  - obbligo di esporre esclusivamente il prezzo praticato, vietando la giungla dei cartelli di sconto che ingannano i consumatori.
- La proposta di legge -chiamata "**Libera la benzina!**"- che si pone l'obiettivo di "**portare i prezzi bassi delle pompe bianche e dei supermercati anche sull'impianto sotto casa e senza rinunciare al servizio**", ha raccolto, in pochi mesi, l'adesione di Cisl e Confesercenti, delle associazioni dei consumatori -Adusbef, Adoc, Adiconsum, Federconsumatori- di marchi della GDO come ANCD Conad, di numerose associazioni di categoria di "lavoratori della strada" -autotrasportatori, tassisti, noleggiato, auto carrozzieri, ecc.- e di **oltre 650.000 semplici cittadini**.
  - Il progetto è stato depositato agli atti di **Camera e Senato** da oltre **100 parlamentari** appartenenti a tutti i gruppi: AS 2636 e AC 4377 (**PD**); AS 2641 (**IdV**); AC 4200 (**Responsabili/PdL/Misto**); AC 4210 (**UDC**); AC 4325 (**LNP**); AC 4418 (**PdL**).
  - Il 18 maggio l'**Aula del Senato** -replicando il voto del 29 marzo in **Commissione Straordinaria prezzi**- approva all'unanimità la relazione che cita proprio i provvedimenti contenuti nel suddetto progetto di legge come "**tesi a rendere più autonoma la figura del gestore dell'impianto ed in grado di approvvigionarsi sul mercato ponendo in concorrenza le varie compagnie e realizzando così sensibili risparmi per gli acquirenti finali**".
  - Il **Governo Monti** -come dimostrano abbondantemente le dichiarazioni di molti suoi autorevoli esponenti- ha assunto da subito l'**impegno di inserire la distribuzione carburanti tra i settori da liberalizzare**, attraverso l'introduzione di norme del tutto simili a quelle contenute nel progetto di legge depositato in Parlamento.
  - Il Coordinamento dei gestori Faib/Fegica -unica eccezione in un contesto associativo e sindacale generalmente critico- offre immediatamente il proprio convinto sostegno e quello della gran parte della categoria all'azione preannunciata dal Governo nel segno della liberalizzazione, anche esponendosi alla fortissima azione di pressione dell'intero settore.
  - Già nella prima stesura del **decreto "salva Italia"** e poi in tutte le bozze del **decreto "cresci Italia"**, il Governo aveva previsto la limitazione del vincolo di fornitura in esclusiva, oltreché il "riscatto" da parte dei gestori di 1/3 degli impianti di proprietà delle compagnie petrolifere.
  - Con questo, il **Governo rendeva chiaro il proprio convincimento** -oltreché la praticabilità costituzionale- che l'apertura del mercato ad una maggiore concorrenza, anche sulla scorta della **recente segnalazione dell'AGCM al Parlamento**, potesse essere realizzata attraverso la **limitazione progressiva del controllo delle compagnie petrolifere almeno sulla rete distributiva**.

Rovesciando l'impostazione fin lì assunta, con il testo del **dl 1/2012**, approvato dal Consiglio dei Ministri, il "riscatto" degli impianti si trasforma in una mera eventualità e, soprattutto, il vincolo di esclusiva viene rimosso al 50% ma solo per i gestori che sono anche proprietari degli impianti: **al massimo meno di 1000 impianti in Italia su 25000, stando al Coordinamento delle Regioni**.

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
**Commissione Straordinaria per la verifica dell'andamento generale dei  
prezzi al consumo e per il controllo della trasparenza dei mercati**

**RELAZIONE**

*Approvata in Commissione nella seduta del 29 marzo 2011*

*Approvata in Aula nella seduta del 18 maggio 2011*

Estratto del punto 3. **Conclusioni**

*“Per quanto riguarda i carburanti, invece, si è potuto notare come si tratti di un settore del tutto anomalo. Il prezzo del greggio è controllato dai pochi produttori e **fissato indipendentemente dalla domanda e dall’offerta del momento.***

*A tale anomalia se ne aggiunge poi un’altra: talvolta **la stessa compagnia gestisce estrazione, trasporto, raffinazione, distribuzione e vendita al dettaglio dei combustibili.***

*Una filiera così rigida, in cui si realizza una **scarsa concorrenza**, non produce sicuramente effetti positivi sui prezzi finali del prodotto.*

*Per ovviare a ciò sono stati presentati i **disegni di legge** (Atto Senato n. 2283 [DIVINA, ndr] e Atto Senato n. 2636 [BUBBICO, ndr]) in materia di razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, **tesi a rendere più autonoma la figura del gestore dell’impianto ed in grado di approvvigionarsi sul mercato ponendo in concorrenza le varie compagnie e realizzando così sensibili risparmi per gli acquirenti finali.***

*[...] la costituzione di cartelli più o meno dissimulati, **l’inefficienza di organizzazioni distributive onerose ed irrigidite da pratiche che comprimono l’imprenditorialità dei gestori e puniscono i consumatori** (è il caso della distribuzione dei carburanti) [...] determinano la necessità che Parlamento e Governo assumano le indispensabili iniziative per favorire il migliore dispiegarsi del mercato, le liberalizzazioni necessarie a stimolare la concorrenza e le misure atte a tutelare i contraenti deboli quali i consumatori, soprattutto le fasce più anziane e meno informate della popolazione.*

*In tal senso, la Commissione invita il Governo ad esercitare la delega prevista nella legge 23 luglio 2009, n. 99, e a presentare il disegno di **legge annuale per la concorrenza** non ancora approvato in sede parlamentare.”*

## **IL GOVERNO: VIA IL VINCOLO DI FORNITURA IN ESCLUSIVA. ANZI NO!**

### **L'EX ARTICOLO 7 DELLA BOZZA DI DECRETO "SALVA ITALIA"**

- **“Art.7. Comma 4.** *In materia di sviluppo concorrenziale del settore della distribuzione carburanti, i gestori dei singoli punti di vendita di carburanti al dettaglio possono liberamente rifornirsi da qualsiasi produttore o rivenditore nel rispetto della vigente normativa nazionale ed europea. A decorrere dal 1 gennaio 2012, eventuali clausole contrattuali che prevedano forme di esclusiva nell'approvvigionamento sono nulle per violazione di norma imperativa di legge, per la parte eccedente il 50% della fornitura complessivamente pattuita e comunque per la parte eccedente il 50% di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto di vendita. Sono ugualmente nulle le eventuali clausole contrattuali che prevedono la cessazione o il mutamento delle condizioni della gestione dell'impianto in relazione alle scelte consentite al gestore dal presente articolo.”*

### **LA PRIMA BOZZA DI DECRETO "CRESCI ITALIA"**

- **“Art.13. Comma 1.** *I gestori dei singoli punti vendita di carburanti al dettaglio possono liberamente rifornirsi da qualsiasi produttore o rivenditore nel rispetto della vigente normativa nazionale ed europea. A decorrere dal mese successivo all'entrata in vigore della presente legge, eventuali clausole contrattuali che prevedano forme di esclusiva nell'approvvigionamento sono nulle per violazione di norma imperativa di legge, per la parte eccedente il 50% della fornitura complessivamente pattuita e comunque per la parte eccedente il 50% di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita.”*

### **LA SECONDA BOZZA DI DECRETO "CRESCI ITALIA"**

- **“Art.13. Comma 1.** *I gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti che siano anche titolari degli impianti stessi si riforniscono liberamente da qualsiasi produttore o rivenditore, nel rispetto della vigente normativa. Nei nuovi contratti eventuali clausole che prevedano forme di esclusiva nell'approvvigionamento sono nulle per violazione di norma imperativa di legge. Nei contratti in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, il gestore può comunque avvalersi della libertà di approvvigionamento presso qualsiasi produttore o rivenditore nella misura del cinquanta per cento di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita. In questo caso, le parti possono rinegoziare le condizioni economiche e l'uso del marchio.*
- **Comma 2.** *I gestori degli impianti che non sono anche proprietari degli stessi hanno facoltà di rifornirsi liberamente da qualsiasi produttore o rivenditore, nel rispetto della vigente normativa, per una percentuale non inferiore al venti per cento del proprio fabbisogno o di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita e secondo modalità contrattuali, anche diverse dal comodato d'uso, definite ai sensi dell'art. 19, comma 3 della legge 5 marzo 2001, n. 57, entro il 1° luglio 2012. In ogni caso, dall'entrata in vigore della legge, i gestori non proprietari dell'impianto hanno comunque facoltà di approvvigionarsi liberamente da qualsiasi produttore o rifornitore del venti per cento del proprio fabbisogno o di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita.”*

### **IL TESTO FINALE DEL DL N.1/2012**

- **“Art.17. Comma 1.** *I gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti che siano anche titolari della relativa autorizzazione petrolifera possono liberamente rifornirsi da qualsiasi produttore o rivenditore nel rispetto della vigente normativa nazionale ed europea. A decorrere dal 30 giugno 2012 eventuali clausole contrattuali che prevedano per gli stessi gestori titolari forme di esclusiva nell'approvvigionamento cessano di avere effetto per la parte eccedente il 50 per cento della fornitura complessivamente pattuita e comunque per la parte eccedente il 50 per cento di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita. Nei casi previsti dal presente comma le parti possono rinegoziare le condizioni economiche e l'uso del marchio. Nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie, le aggregazioni di gestori di impianti di distribuzione di carburante al fine di sviluppare la capacità di acquisto all'ingrosso di carburanti, di servizi di stoccaggio e di trasporto dei medesimi sono consentite anche in deroga ad eventuali clausole negoziali che ne vietino la realizzazione.”*

## CHI DIFENDE PRIVILEGI E RENDITE DI POSIZIONE

### • LE COMPAGNIE PETROLIFERE

- Nonostante i prezzi alti dei carburanti, le divisioni operative delle compagnie petrolifere che operano nella distribuzione carburanti italiana continuano a denunciare notevoli perdite di bilancio (oltre 3 miliardi di euro nel triennio passato) su raffinazione e distribuzione.
- Ciò malgrado le "corporate" facciano registrare sistematicamente utili da record **ed il costo di ricerca, perforazione ed estrazione non superi i 10\$ a bbl a fronte di un mercato che quota il greggio sopra a 100\$ a bbl.**
- Ad ogni modo, nemmeno il "downstream" italiano deve essere poco remunerativo se è vero che, contrariamente a quanto succede nei mercati degli altri Paesi europei **le multinazionali del petrolio continuano solo "a ventilare", ad arte, il loro disimpegno.**
- In realtà, **il vero "margine industriale" viene facilmente occultato (Quadro n.7 e n.8)** dietro la "quotazione *platt's*" che è, appunto, solo una "quotazione", vale a dire **del tutto virtuale e frutto non di "scambi fisici" avvenuti in un "mercato reale".** E' bene sottolineare come le divisioni operative delle compagnie "acquistino" i prodotti direttamente dalle rispettive "corporate" al valore che esse stesse fissano e certamente non sul mercato al valore della quotazione *platt's*.
- A queste condizioni appare evidente come lo stesso metodo che viene universalmente utilizzato per esaminare la cosiddetta **"formazione del prezzo" dei carburanti** (accisa + prezzo internazionale del prodotto (quotazione *platt's*) + margine lordo industriale + iva) venga sostanzialmente falsato, come tutte le analisi sottostanti **(Quadro n.3 e n.4).**
- Ciò non sembra essere nemmeno estraneo al fatto che, malgrado le ripetute denunce delle associazioni dei consumatori e nonostante la diffusissima percezione della pubblica opinione, nessuna indagine parlamentare, dell'AGCM, della Banca d'Italia, della Corte dei Conti, della Commissione prezzi istituita presso il Mise, ecc., sia finora riuscita ad evidenziare le "prove" della cosiddetta **"doppia velocità" di adeguamento dei prezzi.**

### • I "RETISTI INDIPENDENTI"

- I proprietari di reti di impianti indipendenti (circa il 40%) trovano, da sempre, **cointeressenze particolarmente complesse e significative anche sul piano economico** con l'industria petrolifera, con la quale si legano spontaneamente con contratti di "convenzionamento colori".
- I "lunghi di raffinazione" che caratterizzano il mercato ormai da diversi anni e le condizioni particolarmente vantaggiose che le compagnie praticano sul libero mercato (extrarete), hanno consentito a questi retisti di spuntare **"royalty" sempre più corpose (tra 8 e 10 cent/litro)** oltre il margine del gestore, dietro la minaccia di e trasformare i loro impianti in "no logo".
- In questo modo, sfruttando le strutture organizzative delle compagnie **-i cui costi fissi si scaricano fatalmente sui prezzi al pubblico di tutta la rete "colorata"-** ai retisti non serve fare altro che spuntare le migliori condizioni per la propria rendita.

### • LE SOCIETA' CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

- Con la privatizzazione, avviata nel 1999, delle concessionarie autostradali e ai nuovi modelli di gara per l'affidamento dei servizi, distribuzione carburanti compresa, si è assistito ad un **incremento esponenziale delle royalty** che le stesse concessionarie "caricano" sulle vendite.
- Dalle vecchie **25 lire/litro** medie di partenza si è progressivamente arrivati alla media attuale di circa **9 cent/litro (quasi 180 delle vecchie lire, +700%),** con punte che superano i 16 cent.

Una rendita che, moltiplicata per i quasi 4 miliardi di litri venduti in autostrada, **pesa in maniera consistente sulla "bolletta Italia",** tanto più che si tratta di un servizio che *"dovrebbe conservare il carattere di pubblico interesse tipico dell'istituto della concessione"* (Consiglio di Stato).

## SFATARE I LUOGHI COMUNI

### L'ALLARME DEI PETROLIERI E' STRUMENTALE: NON C'E' NESSUN ESPROPRIO

- Abbiamo già detto come in nessun altro Paese europeo il numero di impianti di proprietà diretta delle compagnie petrolifere è tanto alto -circa 15.000 punti vendita, pari al 60% della rete distributiva- da rappresentare **una vera anomalia e un impedimento, a tutti gli effetti, al dispiegarsi della libera concorrenza**, al pari di altri elementi restrittivi già rimossi per legge, nell'interesse collettivo.
- D'altra parte, l'esclusiva sulla fornitura viene tollerata ancora solo per un unico prodotto: i carburanti.
- In ogni caso, **il superamento** ovvero l'attenuazione progressiva di tali anomalie sarebbe comunque adeguatamente compensata dall'**introduzione di modalità rimesse alla contrattazione degli accordi economici** allo scopo di remunerare i investimenti effettuati -è bene tenerlo a mente- mediamente da oltre trent'anni, a tanto corrisponde la vita media di impianti poco mantenuti.

### IL CONTRATTO DI GESTIONE E' "GRATUITO" SOLO IN TEORIA

- Anche la gratuità del contratto di gestione viene utilizzata per giustificare un preteso "diritto all'esclusiva": in realtà, autorevoli interpretazioni legali ravvisano nel prezzo di cessione che le compagnie esigono dai gestori, sensibilmente superiore a quello praticato sul libero mercato -pari a 12/14 cent- **l'imposizione di un "supercanone" di affitto improprio**, con ciò rendendo tale gratuità solo teorica.
- Per altro verso è bene sottolineare come il "contratto di comodato" -di cui le compagnie petrolifere non perdono occasione per lamentarne una eccessiva rigidità- sia lo stesso che esse stesse utilizzano quando, libere da ogni obbligo, per regolare i rapporti con i marchi della GDO. Visto che proprio gli impianti dei supermercati praticano i prezzi al consumo più convenienti, ciò dimostra che **a "frenare la competitività" non è il contratto "rigido", ma le diverse e ingiustificatamente più onerose condizioni di fornitura che le compagnie praticano in regime di esclusiva.**

### NUMERO ECCESSIVO DI IMPIANTI DI RIFORNIMENTO

- Malgrado il mercato sia definito "saturo" appare davvero anomalo che **il numero di punti vendita aumenti costantemente**. Questo anche per effetto di provvedimenti legislativi che sono intervenuti solo sul piano amministrativo, ma non sulle "regole" che ingessano il mercato.
- **Gli impianti si aprono** perché qualunque operatore, sia che decida di "convenzionarsi" con i marchi petroliferi, che di rimanere "no logo", si avvantaggia delle condizioni offerte sul libero mercato e dal fatto che ai gestori, vale a dire il 90% degli impianti, vengono imposti prezzi fuori mercato.
- **Gli impianti non si chiudono** perché i proprietari -vale a dire le compagnie petrolifere e i retisti cosiddetti "indipendenti"- hanno convenienza a difendere anche gli impianti più inefficienti.

### LA "SELFIZZAZIONE FORZOSA" DELLA RETE

- E' proprio questo contesto di ricerca dell'interesse "particolare" che sostiene la necessità di una "selfizzazione forzata" della rete, caldeggiata dai proprietari degli impianti (compagnie e retisti).
- Lontano dal rispondere a un interesse generale o a una esigenza sentita dai consumatori, soprattutto i proprietari degli impianti a basso erogato e più inefficienti ricercano l'opportunità di ridurre i costi -espellendo gestori e addetti impiegati- proprio **per massimizzare la rendita ed evitare di doverli chiudere**, come la dinamica di mercato imporrebbe visto l'alto numero di impianti esistenti.
- D'altra parte, secondo una stima prudente, per altro in possesso del Mise, **oltre il 75% dei punti vendita della rete** -in costante aumento- è già dotato di attrezzature dedicate alla vendita in modalità self service, sia ad impianto aperto (*post pay*) che chiuso (*pre pay*), a cui sono collegati prezzi scontati rispetto alle vendite assistite.

Consentire ai proprietari -come il dl 1/2012 prevede- di eliminare la presenza del gestore e dei suoi addetti **non sposterebbe minimamente il controllo e le attuali dinamiche di fissazione dei prezzi**, mentre causerebbe l'espulsione immotivata di migliaia di piccole imprese, la scomparsa di decine di migliaia di posti di lavoro e la rarefazione del servizio e dell'assistenza al consumatore e alle comunità.

## GLI INTERVENTI CHE LE IMPRESE DI GESTIONE CHIEDONO AL PARLAMENTO

### AVANZARE LUNGO LA STRADA CHE IL GOVERNO HA APPENA ABOZZATO

Costringere il “sistema” misurarsi senza vincoli anticompetitivi, sottrarre la distribuzione finale al controllo asfissiante delle compagnie petrolifere e consentire ai gestori di approvvigionarsi alle migliori condizioni del mercato libero dall’obbligo di esclusiva: sono queste le direttrici alle quali il Governo aveva annunciato ripetutamente di ispirarsi per il provvedimento che, invece, nella stesura finale, si è limitato ad abbozzare.

### PER DECINE DI MIGLIAIA DI PICCOLE IMPRESE E’ VITALE L’APERTURA ALLA CONCORRENZA

Per la stragrande parte delle decine di migliaia di piccole imprese di gestione, **potere operare in regime di concorrenza è divenuto assolutamente indispensabile per la loro stessa sopravvivenza**. I dati raccolti ed analizzati dagli Uffici Studi di Faib Confesercenti e Fegica Cisl convergono nel delineare la seguente situazione:

- l’erosione di un “margine” di gestione già esiguo da parte dell’azione invasiva delle compagnie petrolifere e dei retisti indipendenti **-dei 50 euro spesi dall’automobilisti solo 1 viene lasciato al gestore (Quadro n.1 e n.2)-** in combinazione con le politiche di prezzo che spingono fuori mercato gli impianti “colorati”, ha già determinato una situazione ormai al collasso e **gli “insoliti” dei Gestori appaiono la spia di un contesto al limite della sostenibilità**.
- una valutazione prudente stima in **5000 le imprese di gestione spinte al fallimento entro i primi sei mesi del 2012**, in assenza di provvedimenti di liberalizzazione del settore: un numero destinato a più che raddoppiare entro i prossimi 18 mesi;
- sono già ampiamente apprezzabili i segnali per i quali di una tale situazione di “sofferenza” si appresta ad approfittarne, sotto diverse forme, proprio la **criminalità organizzata**, interessata, più che al profitto, alla circolazione di grandissime quantità di denaro contante che il settore dei carburanti determina.

### AVERE PREZZI DEI CARBURANTI PIU’ BASSI E COMUNQUE PIU’ GIUSTI E’ POSSIBILE

Perché questo risultato sia ottenuto appare necessario muoversi lungo quelle linee direttrici che il **Senato stesso, con voto unanime in Commissione prezzi e dell’Aula, ha indicato**:

- **costituire di un mercato all’ingrosso dei prodotti petroliferi** destinati all’autotrazione, con la fissazione di listini settimanali relativi a “scambi fisici” (non virtuali e quotati da società di rating), per avere maggiore trasparenza nella formazione dei prezzi e non schiacciarsi sulle quotazioni platt’s;
- **estendere al mercato dei prodotti petroliferi le competenze dell’Autorità dell’energia elettrica e del gas, del Gestore del Mercato Elettrico e dell’Acquirente Unico**, mutuando elementi di riforma che hanno già dato buoni risultati nella liberalizzazione di settori omogenei;
- separare la rete distributiva dagli operatori integrati operanti negli altri livelli a monte della filiera petrolifera **-unbundling-**, sul modello già praticato/perseguito in altri mercati;
- **superare l’obbligo del vincolo di fornitura in esclusiva**, per determinare una maggiore concorrenza nell’approvvigionamento degli impianti di distribuzione tra i fornitori/compagnie petrolifere, così come avviene per la fornitura degli impianti “no logo”;

**vietare l’esposizione quei cartelli di sconto** che proliferano indiscriminatamente sulla rete determinando confusione nell’automobilista -al quale viene sistematicamente impedito di sapere rispetto a quale prezzo sia fatto lo sconto reclamizzato- e che costruiscono di fatto una vera e propria **pubblicità ingannevole**.

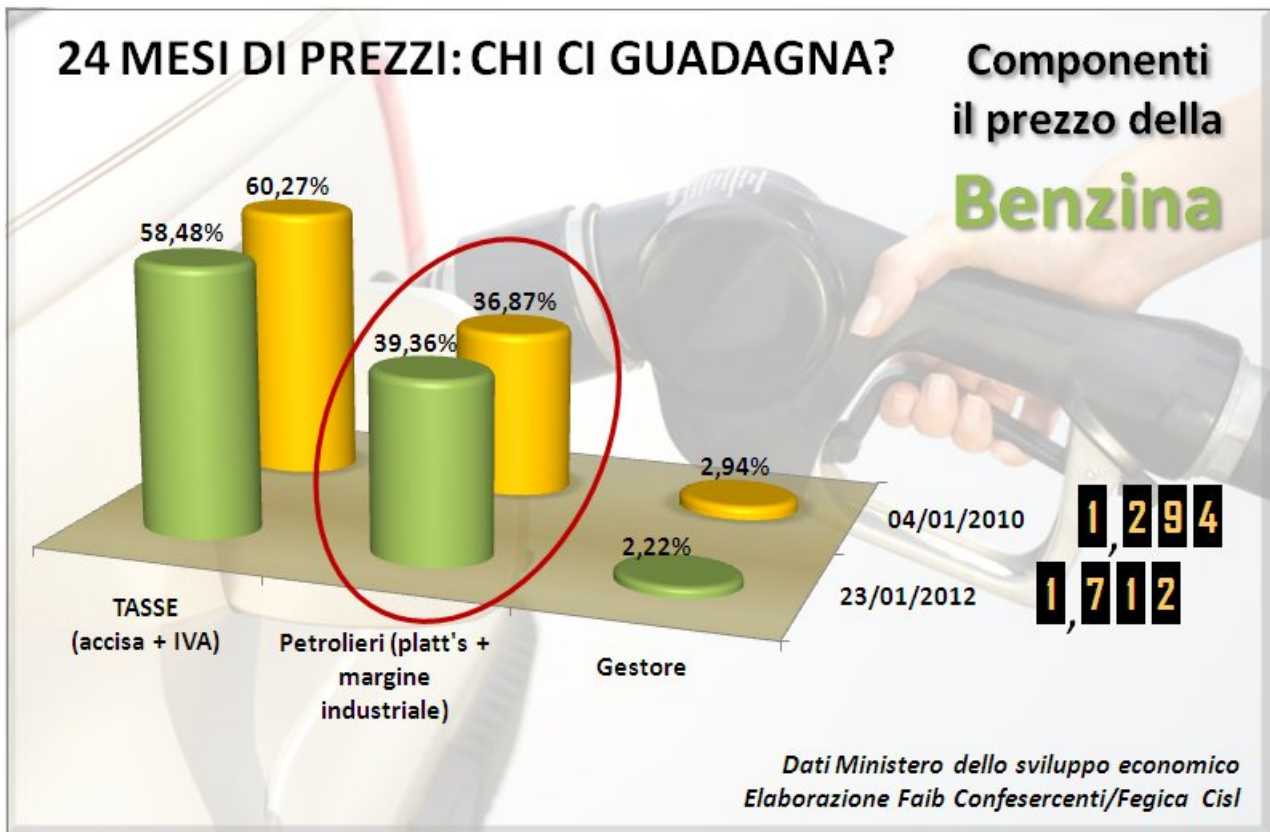




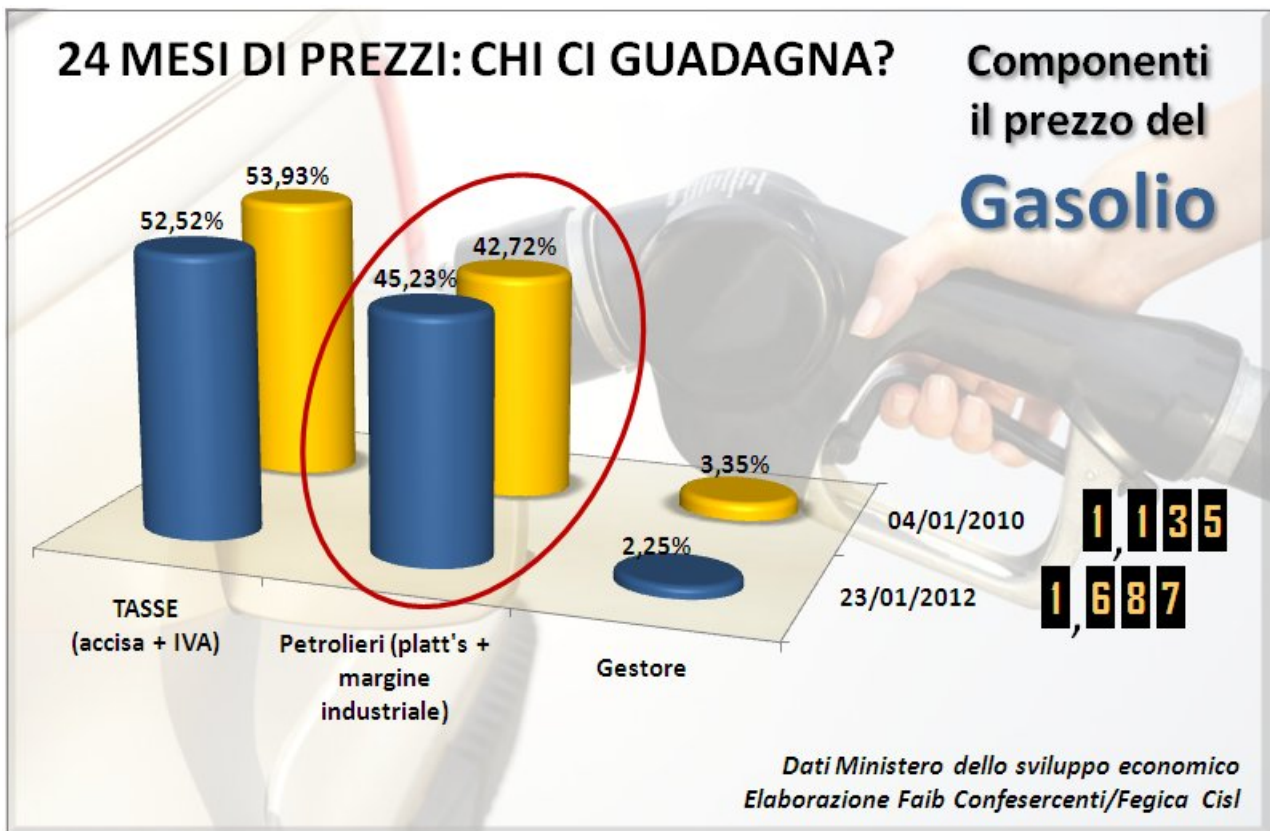
Quadro 1



Quadro 2



Quadro 3



Quadro 4

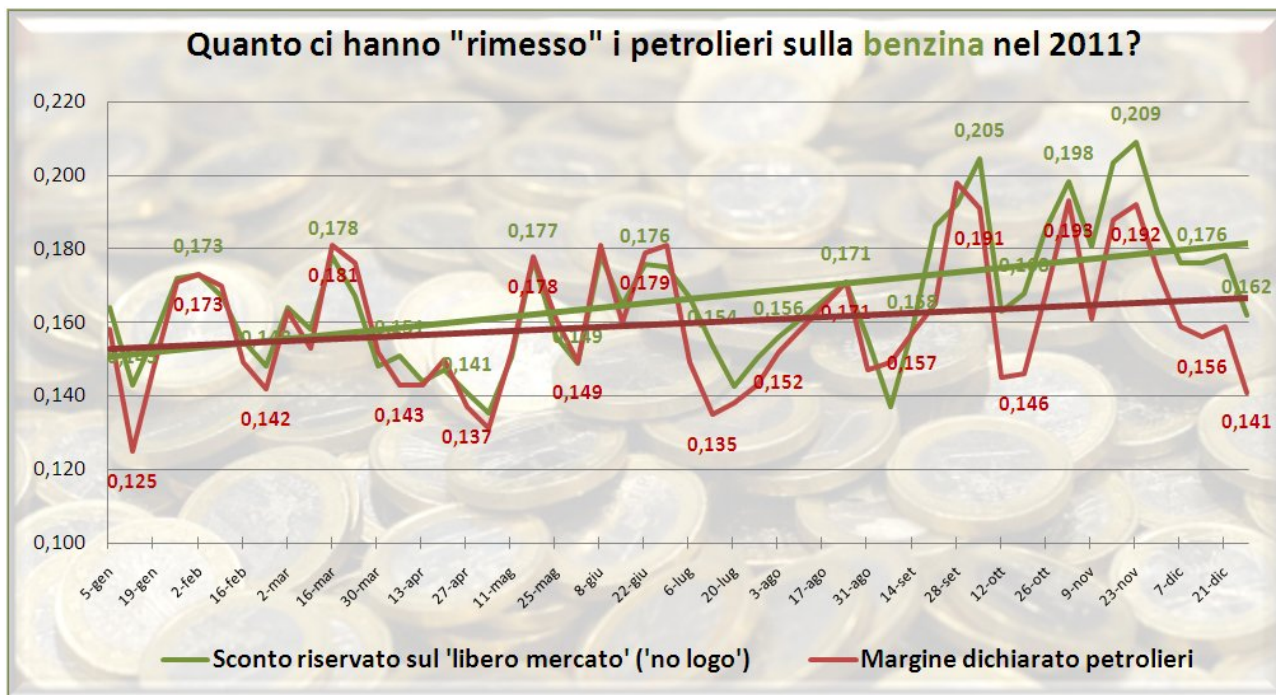
*Nonostante i ripetuti ed anche recenti aumenti delle accise sui carburanti, il “peso” della componente industriale è l'unica che continua ad aumentare.*



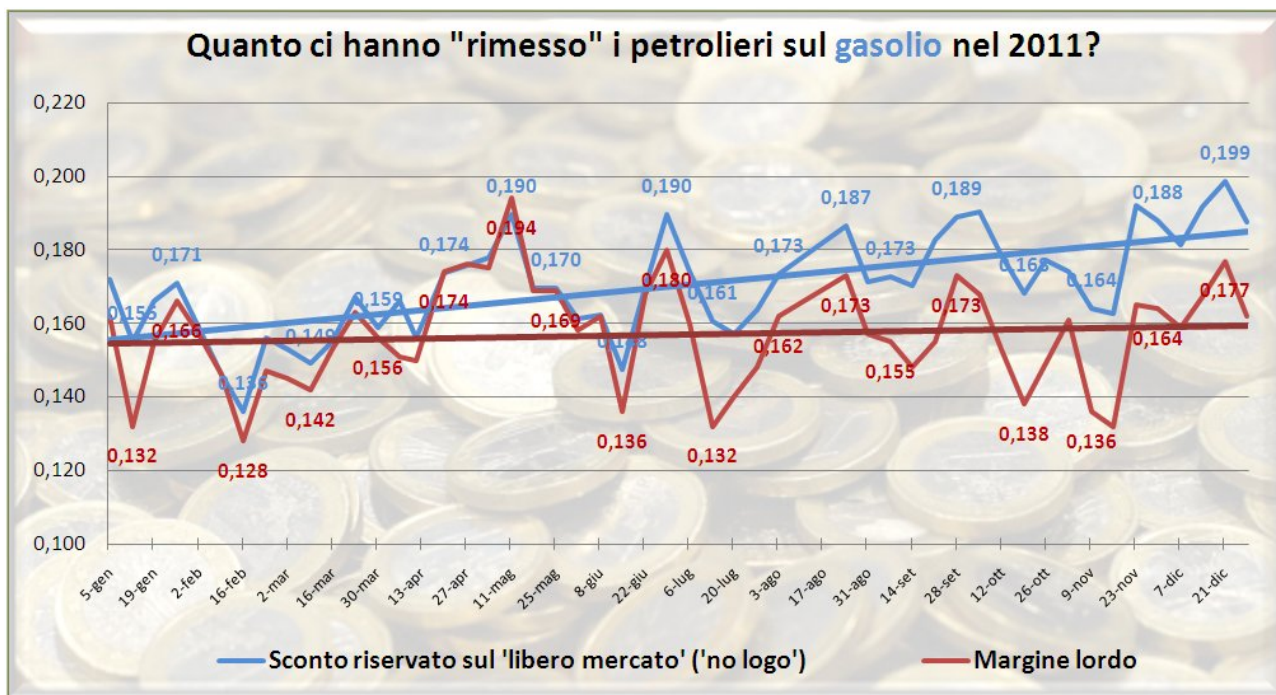
Quadro 5



Quadro 6



Quadro 7



Quadro 8

Il confronto tra le linee di entrambi i grafici, che prendono in esame quanto avvenuto nel corso del 2011, evidenzia come le aziende petrolifere, sul **"libero mercato"**, vale a dire in assenza di obbligo di fornitura in esclusiva imposta ai Gestori, vendano i carburanti costantemente **"sottocosto"**.

Ma è credibile che i petrolieri vendano il prodotto in perdita?

Il dubbio sulla veridicità della quota di **"margine industriale lordo"** denunciata appare almeno fondato.

In ogni caso, visto che il valore del **"margine industriale lordo"** viene calcolato per differenza rispetto alla **quotazione internazionale "platt's"**, ad essere messa in crisi è proprio la credibilità di tale quotazione del tutto virtuale e completamente slegata da **"scambi fisici"** di prodotto.

Da qui, anche le indagini avviate sul **"platt's"** sia dall' **Antitrust**, sia dalla **Corte dei Conti**.