



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.

