

**N. 02/2011**

**del 07.01.2011**

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale  
**FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 - 00153 Roma**  
**Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI - ANISA - STEFANO CANTARELLI**  
**Segretario Nazionale FIGISC ANISA: FABRIZIO PARROTTA -**  
**Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724**  
**e-mail : [figisc@confcommercio.it](mailto:figisc@confcommercio.it) [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it) - sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**pagine 5**

## **COSTO CARBURANTI: TUTTI GLI EUROPEI HAN PAGATO DI PIÙ, GLI ITALIANI MENO DI ALTRI**

I dati sull'inflazione diffusi l'altro giorno hanno, come previsto e come sempre, alimentano le polemiche sui prezzi dei carburanti.

Trascurando che (come già abbiamo rilevato nel FIGISC ANISA NEWS n. 1 del 5 gennaio) i carburanti hanno influito sull'inflazione in Italia assai meno che nella media dell'Unione Europea, meno che in Francia, Germania e USA, l'occasione è stata utilizzata da FEDERCONSUMATORI ed ADUSBEF per lanciare, con intento di fare sensazione, la notizia che gli Italiani avrebbero pagato nel 2010 rispetto al 2009 per l'acquisto di carburanti la somma di 4,810 miliardi di euro in più.

Come sempre, i dati sono inesatti e le metodologie per elaborarli puramente "spannometriche". Vediamo di emendare:

- 1) i prezzi si devono calcolare sui valori medi degli anni 2009 e 2010 e non già sulle differenze tra dicembre e gennaio 2010;
- 2) il prezzo è quello rilevato dal Ministero e non quello di listini medi nazionali che non corrispondono più al mercato;

**(CONTINUA IN SECONDA)→**

## **PUBBLICITÀ INGANNEVOLE? MISTER PREZZI SI RIVOLGA ALL'ANTITRUST (e in bocca al lupo!)**

*"Tutta la filiera dei carburanti, dai petrolieri ai gestori, rappresenta un sistema inefficiente perché premia la rendita e non la concorrenza" ad affermarlo è **Roberto SAMBUCCO**, "Mister Prezzi", in un'intervista al *Corriere della Sera* pubblicata ieri. Nella calza della Befana - dove c'è solo carbone per questo settore - Mister Prezzi ci mette la "doppia velocità" e la "scontistica truffaldina"*



**(CONTINUA IN QUARTA)→**

## **COSTO CARBURANTI: TUTTI GLI EUROPEI HANNO PAGATO DI PIÙ, GLI ITALIANI MENO DI ALTRI** (segue dalla prima)

- 3) la differenza dei prezzi medi annui 2009 e 2010 della benzina è di 0,129 euro/litro (da 1,234 a 1,363), per il gasolio è pari a 0,133 (da 1,081 a 1,214 euro/litro);
- 4) vi è piena corrispondenza tra aumento dei prezzi alla pompa ed aumento dei prezzi internazionali dei prodotti lavorati (Platt's): per la benzina 13 eurocent/litro in più alla pompa (non 18!) contro 12 eurocent/litro in più del Platt's, per il gasolio 13 eurocent/litro in più (non già 22!) alla pompa contro 13 eurocent/litro in più del Platt's (altro che "doppie velocità" e panzane varie!);
- 5) a parità di consumi (ma i consumi del 2010 sono stati inferiori di un paio di punti percentuali sul 2009) e noti i consumi ufficiali del 2009, gli Italiani avrebbero pagato in più nel 2010 non già i 4,810 miliardi di euro in più di cui dicono Federconsumatori ed Adusbef, ma 4,264 (oltre l'11 % in meno);
- 6) la quota erariale pagata in più non sarebbe già di 528 milioni di euro per "combinato disposto IVA ed accise" - come sostenuto dalle due Associazioni - ma di 711 milioni di euro, per il solo gettito dell'IVA (nessun aumento di accise in Italia, mentre esse sono aumentate in ben 15 Paesi comunitari!).

Fin qui inesattezze, schematismi e qualche "cresta" sui dati, come sempre, del resto, in queste notizie che stimolano bensì i *media* e scuotono la sensibilità della politica ai temi di contenuto altamente demagogico, ma che di analisi hanno molto poco.

Che siano 4,8 o 4,3 miliardi di euro in più, del resto, non ha molta importanza: la cifra è importante - anche se la spesa delle famiglie nel 2009 è stata di 918,6 miliardi di euro -, ma ESSA NON SOLO NON COSTITUISCE AFFATTO UNA ANOMALIA ITALIANA, e, e questa è la notizia (e fa il paio con quello che abbiamo già reso noto sui prezzi eu-

ropei e la loro rispondenza alle variazioni del mercato internazionale, con la virtù di dell'Italia), SE TUTTI GLI EUROPEI HANNO PAGATO DI PIU' PER I CARBURANTI, GLI ITALIANI SONO TRA QUELLI CHE HANNO PAGATO DI MENO DI TANTI ALTRI.



Prendendo anche solo in considerazione i quindici Paesi membri dell'Unione prima dell'allargamento del 2004, il conto degli incrementi di spesa per carburanti nel 2010 rispetto al 2009 è salatissimo: circa 41,5 miliardi di euro (il dato si ottiene, come per l'Italia, confrontando i prezzi medi annui del 2009 e del 2010 e moltiplicando la differenza per il volume dei consumi).

Un dato, quello europeo a quindici membri, che è tuttavia inferiore a quello che negli USA ha caratterizzato la maggiore spesa per carburanti nel 2010 sul 2009: circa 50,4 miliardi di euro (66,8 miliardi di dollari al cambio medio), con un aumento del prezzo medio di circa 11 eurocent/litro ed una stabilità del carico fiscale.

Nel caso europeo, infatti, hanno pesato - oltre agli aumenti dei prezzi internazionali - anche manovre di aggiustamento (talora pesantissime, come nel caso della Grecia) sulle accise e/o sulla aliquota dell'IVA.

In ogni caso, sensazionalismi a parte (cioè "sparare" cifre a nove zeri, che diventano dodici se raggugliati alle vecchie lire), ciò che costituisce "analisi" nel vero senso della parola è capire QUANTO, nei diversi Paesi dell'Unione (e abbiamo scelto il

campione dei quindici Stati membri originari) SI E' PAGATO IN PIU' NEL 2010 RISPETTO AL 2009 PER UNITA' DI PRODOTTO (LITRO) PIU' CHE COME MASSA GENERALE DEL MONTE CONSUMI ed è questo dato che ci rivela come GLI ITALIANI HANNO PAGATO BENSI' DI PIU', COME TUTTI, MA MENO DI ALTRI, come si può osservare dalla tavola successiva:

#### Maggiore spesa 2010 su 2009 - Valori complessivi e pro-litro

Paesi	Miliardi €	€/litro
Grecia	3,095	0,383
Regno Unito	8,703	0,234
Svezia	1,674	0,214
Irlanda	1,033	0,195
Belgio	1,220	0,185
Danimarca	0,575	0,162
Spagna	4,891	0,160
Olanda	1,483	0,146
Portogallo	1,066	0,145
Finlandia	0,552	0,144
Francia	5,845	0,138
Lussemburgo	0,379	0,137
Austria	0,900	0,134
<b>Italia</b>	<b>4,265</b>	<b>0,131</b>
Germania	5,798	0,131
<b>U.E. 15 Paesi</b>	<b>41,477</b>	<b>0,166</b>
U.S.A.	50,367	0,109

Nel contesto dei quindici Paesi U.E., l'Italia, con il 15,15 % della popolazione ed il 13,03 % dei consumi, sconta il 10,28 % della maggiore spesa per acquisti di carburanti nel 2010 sul 2009, un dato palesemente più basso dell'aspettativa.

Se la maggiore spesa collettiva per gli automobilisti tedeschi è ovviamente maggiore di quella italiana (ben maggiore è il numero degli abitanti, ma sono inferiori i consumi), la maggiore spesa della Francia è giustificata da una popolazione più consistente dell'Italia, mentre un Paese come il Regno Unito, che ha una popolazione di poco superiore a quella italiana, registra una spesa assai più consistente proprio per effetto di una maggiore imposizione fiscale intervenuta nel 2010 rispetto all'anno precedente.

Quando si calcola l'incidenza pro-litro degli aumenti si deve per forza osservare che

l'Italia sta in fondo alla classifica dei maggiori aumenti, assieme alla Germania, nel contesto di ulteriori Paesi - Francia, Lussemburgo ed Austria - che hanno riversato sul prezzo alla pompa per i propri automobilisti sostanzialmente il mero aumento registrato sul mercato internazionale per i prodotti finiti.

Non così per altri Paesi del gruppo dei quindici, per i quali vi sono stati ritocchi del carico fiscale particolarmente severi (Grecia, Regno Unito e Svezia) o più contenuti (Irlanda, Belgio, Danimarca, Spagna, Olanda, Portogallo e Finlandia), ma comunque con un effetto di aumento dei prezzi aggiuntivo rispetto alle dinamiche del mercato dei fondamentali.

Espressa in questi termini, la roboante notizia dei "4,81 miliardi di euro" assume un diverso contenuto ed attesta, lungi dalle accuse comunemente rivolte al sistema distributivo nazionale, semmai una rigorosa aderenza al fattore internazionale di formazione del prezzo, e - da notarsi! - una lodevole condotta governativa a non schiacciare il pedale della leva fiscale sui carburanti.



**PUBBLICITÀ INGANNEVOLE?  
MISTER PREZZI SI RIVOLGA  
ALL'ANTITRUST  
(segue dalla prima)**

Sul primo argomento, Sambuco osserva che *"stiamo seguendo con molta attenzione la tempistica di adeguamento dei prezzi della benzina al Brent e qualche elemento di vischiosità si può cogliere, anche se minimo."*

Su un tanto, ci permettiamo di osservare che non si può continuare ad essere prigionieri di suggestioni epidermiche, né meno contribuire ad alimentare leggende metropolitane già largamente diffuse.

La questione degli *"adeguamenti"* dei prezzi alle dinamiche internazionali non è, da un lato, né materia così esoterica da essere avvolta in tecnicismi arcani, né, dall'altro, suscettibile di dover istituire Commissioni parlamentari *ad hoc* su questioni inesistenti [dovremmo istituirne, allora, anche una per il controllo del prezzo del tarassaco (*Taraxacum officinale*) o del *mapo* (ibrido dal mandarino Avana e dal pompelmo Duncan)].

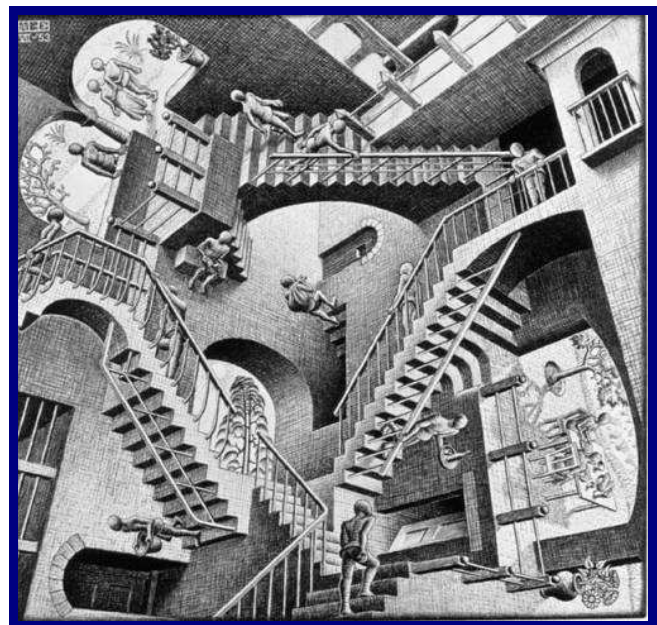
Su FIGISC ANISA NEWS n. 62 del 20 dicembre 2010 abbiamo cercato di enucleare i dati del problema. Premesso che non già il Brent del greggio, ma il Platt's dei prodotti finiti è la pietra di paragone per l'analisi dei prezzi, abbiamo concluso che NON C'È DIFFERENZA APPREZZABILE IN TERMINI MONETARI TRA QUANTO È REALMENTE ACCADUTO, CIOÈ SU COME SI È FORMATO IL PREZZO ALLA POMPA, E QUANTO SAREBBE STATO "TEORICAMENTE" CORRETTO, CIOÈ LA FORMAZIONE DEI PREZZI IN BASE ALLA RIGOROSA VARIAZIONE DEL PLATT'S, cioè che LA "DOPPIA VELOCITÀ" NON ESISTE, o, per dirla papale papale, che è una bufala.

Inverremo al Ministero i risultati delle nostre analisi, confidando che servano a fornire un qualche elemento di chiarezza.

Sul secondo argomento, Mister Prezzi dice testualmente che *"L'altra cosa grave è il sistema della scontistica esposta al pubblico da parte dei gestori. Il più delle volte è*

*truffaldino non essendoci più i prezzi di riferimento del Ministero e dunque rispetto a cosa sarebbe lo sconto?"*

Premesso che i Gestori (cioè i benzinai) espongono i prezzi effettivamente praticati sulla cartellonistica di legge, in base ad una norma che bisognerebbe conoscere e che è corredata dalle sanzioni previste dalle diverse leggi regionali in attuazione del stesso D. Lgvo 114/1998 in materia di pubblicità dei prezzi, non possono essere i Gestori i destinatari di codesta rampogna (un tanto perché poi sulla stampa si legge *"gestori"* e non tutti i lettori sono filologi).



Tuttavia, il Garante per la sorveglianza dei prezzi coglie nel segno quando si parli di quelle forme di pubblicità *"aziendale"* o di marchio – ossia condotte dalle aziende petrolifere – che decantano campagne promozionali permanenti o temporanee basate sul concetto di *"meno X da qualcosa"*, che possono disorientare l'automobilista, ancorché – e va detto! – quest'ultimo abbia a disposizione la verifica sulla cartellonistica obbligatoria esposta dal Benzinai (chiamiamolo così per non continuare a fare confusione). In ogni caso vi è confusione e, senza nulla togliere ai rischi di informazione distorta per il consumatore, la *"pubblicità truffaldina"* di Sambuco oggettivamente crea discriminazione informativa e sviamento della clientela altresì tra impianti ed impianti.

Tuttavia, non è fuor di luogo sviluppare qualche osservazione più complessa e che ecceda lo stretto contingente.

Intanto, una marginale questione di *par condicio*: quanto è diversa dalla "*pubblicità truffaldina*" la politica di prezzi annunciata e praticata dalla GDO (di cui pure tutti invocano la funzione messianica) che si avvale della possibilità di "*mischiare le carte*" con le altre merceologie offerte e, come disse con indimenticabile eleganza il Garante della concorrenza e del mercato, i cui "*operatori...utilizzano i carburanti come beni 'civetta' per attirare i consumatori presso i loro centri commerciali*"?

Le cause di questa "*opacità*" dell'informazione sui prezzi non stanno forse in quella sciagurata operazione di oscuramento dei prezzi stessi condotta dopo il procedimento I681 del 18 gennaio 2007 dell'Antitrust, con le compagnie petrolifere che si assunsero precisi impegni di autocensura al riguardo, con la soppressione della Cabina di monitoraggio del Ministero, cui vennero aggiunte per soprammercato le iniziative "*pilotate*" di riduzione dei prezzi al pubblico nelle diverse forme che poi si sono viste negli ultimi tre/quattro anni e che a tutt'oggi persistono con qualche variabile rispetto all'inizio?

Il bilancio di quella operazione – in nome di misure che avrebbero dovuto fungere da deterrente ad un supposto, quanto complottistico, "*cartello*" dei prezzi -, visto che oggi è possibile tirarne i conti, segna un saldo negativo pesantissimo rispetto alla informazione e trasparenza dei prezzi.

Da allora, infatti, non solo il Consumatore ne sa molto meno sui prezzi in assoluto (e ben poco gli gioverà sapere a Burgstall, provincia di Bolzano, "*che prezzo fa*" a Perdaxius, provincia di Carbonia-Iglesias, cercando sul sito *internet* del Ministero), ma è diventato preda di questa o quella sirena che con informazioni insufficienti ed ammiccanti ("*meno X di qualcosa*") se lo contendono in un periodo di prezzi alti e di tasche magre, ma – soprattutto – non è più in grado di comprendere se il prezzo che ha pagato, qualunque esso sia, abbia un fon-

damento nelle cose dell'economia o sia stato buggerato.

E questo, ci si consenta, era forse proprio l'effetto voluto: intorbidare le acque per avere un Consumatore meno informato, più debole, di cui alimentare i sospetti e le aspettative, più suscettibile di essere usato per allargare i propri mercati, per carpirne tutte le possibilità di spesa, da un lato, per farsene scudo allo scopo di legittimare ed enfatizzare la pretesa di rappresentarlo fomentando il tanto peggio, tanto meglio, dall'altro.

Infine, tutto ciò ha le sue ragioni in una suicida guerra dei prezzi che divampa da anni e che si è esasperata per variabili le più strane.

Dai tentativi di terziarizzare gli investimenti e toglierli dal groppone dell'industria petrolifera alla corsa agli erogati ed alla concessione di generose *royalties* che hanno alimentato le reti alternative, dal progressivo sbilanciamento della raffinazione alla destabilizzazione del settore con misure fiscali "*creative*", dal disinteresse per la marginalizzazione di una parte dell'apparato industriale del Paese alle molte parole su riforme e liberalizzazioni, con la suggestione di poter fare sparire parte dei costi (reali) del sistema con la bacchetta magica o, ancora, di affidare il nuovo ai soggetti che delle convulsioni del settore sono solo o il sottoprodotto di scarto (le "*pompe bianche*") o il famelico monopolio antagonista (la GDO).

Come se, per una delicatissima operazione di trapianto di organi si affidasse l'intervento al personale di pulizie dell'ospedale.

Dalla "*pubblicità truffaldina*" si può ancora guarire, ma dal resto?