

N. 12/2011

del 14.03.2011

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 - Fax 06 58331724
e-mail : figisc@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it

pagine 4

FIGISC - ANISA: ACCISE MOBILI ED AUTHORITY DEL PREZZO

Il Governo intervenga attivando accise "mobili" per calmierare ed abbassare la pressione fiscale che è la parte maggioritaria del prezzo alla pompa dei carburanti, ed istituendo una Authority del prezzo, per gestirne le dinamiche e le condizioni di concorrenza e di mercato all'interno del sistema distributivo: sono le proposte di FIGISC ANISA Confcommercio per intervenire efficacemente sul caro benzina.

L'alto costo dei carburanti per autotrazione - al di là delle impennate dovute a ragioni eccezionali (la crisi libica) - è un fattore che ha assunto connotazione strutturale. Il problema è di portata mondiale e trascende gli stretti orizzonti del nostro Paese, dove è spesso solo ragione di polemiche minute e di interventi marginali o fin troppo "creativi".

È dall'ottobre 2009 che la quotazione del greggio supera stabilmente il tetto dei 70 dollari/barile (oggi 115, e con un tasso di cambio euro/dollaro in costante peggioramento da allora), a testimonianza che di tutt'altro si tratta che di semplici questioni congiunturali, al di là di episodiche e ricorrenti bolle speculative (che pure hanno un peso sui mercati finanziari internazionali)....
(CONTINUA IN SECONDA PAGINA) →

PETER PAN E L'ISOLA CHE NON C'E'

Lo diciamo come premessa e per senso di responsabilità: se si intende far credere ai Gestori - prendendo spunto dalla loro sofferenza - che si esce dalle difficoltà con un bel sogno ed una semplice provocazione, questa non è tutela, ma gioco di illusionismo.

Venerdì scorso CISL e Confesercenti sono uscite con un progetto di riforma dei rapporti che regolano il sistema distributivo dei carburanti che ha un netto sapore di provocazione, tanto sono (come da loro stessi annunciato) "disgreganti" le proposte messe in campo.



Si tratta di una provocazione (della cui natura sono consapevoli i suoi promotori) dalla quale siamo stati tenuti fuori
(CONTINUA IN QUARTA PAGINA) →

FIGISC - ANISA: ACCISE MOBILI ED AUTHORITY DEL PREZZO (segue dalla prima)

.....e che comunque sono aggravate in dipendenza di ogni perturbazione geopolitica nelle aree di produzione.

Il contributo degli incrementi di prezzo dei carburanti al tasso di inflazione è stato in questo ultimo anno pari al 30 % (un dato, del resto, in linea con l'Europa Comunitaria).

Si tratta di una questione, cioè, in diretta relazione con l'economia - che si parli di crisi, di ripresa o di sviluppo -, con il reddito delle famiglie e la competitività delle imprese, e troppo grossa per essere rimessa alla mera "spontaneità" del mercato o addirittura esclusivamente alla responsabilità del sistema distributivo nazionale, al quale solo si vorrebbe rimettere il ruolo determinante di scioglierne il nodo.

Di "cosa" sia fatto il prezzo è cosa nota: in un decennio, a prezzi attualizzati con la rivalutazione monetaria, i pesi che lo compongono si sono spostati anche significativamente tra costo del prodotto e fiscalità, molto meno per la parte attinente ai costi e margini del sistema, e tuttavia la parte maggioritaria del prezzo rimane tuttora fatta da imposte (anzi, più diminuisce il prezzo del prodotto, più aumenta il peso percentuale delle imposte e, viceversa, quando aumenta il prezzo del prodotto diminuisce il peso percentuale delle imposte) ed in particolare il peso dell'accisa, che rimane costante.

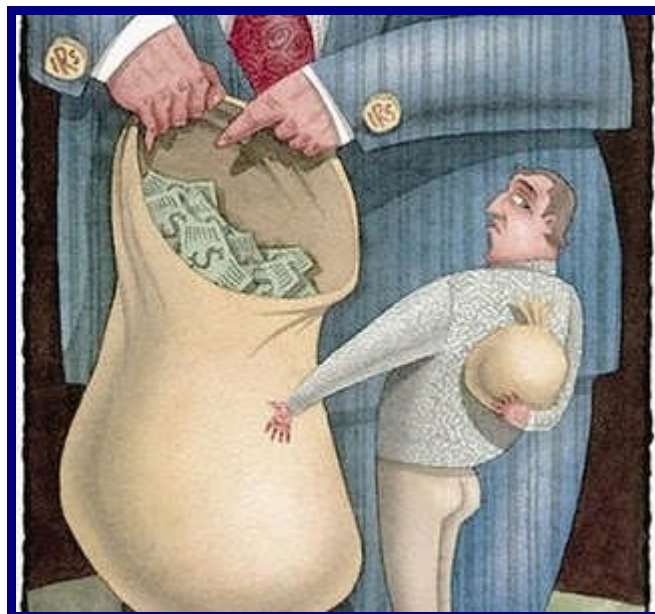
La differenza in materia tra Europa Comunitaria e Stati Uniti è data dal fatto che mentre la prima ha scelto di caricare il prezzo di prelievi fiscali ingenti (in genere le imposte superano il valore del prodotto), negli USA l'imposta non vale più del 15 % del prezzo.

Peraltro, se è vero che l'Italia non è il Paese comunitario con le imposte più alte, è altrettanto falso che sia quello con le imposte più basse: nel 2010 mediamente si è attestato all'undicesimo posto (su ventiset-

te membri) per la benzina ed all'ottavo per il gasolio.

Una parte del nodo del prezzo, dunque, non è materia di cui Governo e Parlamento si debbano semplicemente disinteressare calciando il pallone nella rete del sistema distributivo e basta.

La parte del prezzo che riguarda il sistema distributivo è quattro volte e mezza minore del volume delle imposte e la parte di margine reale (sommando tutte le componenti del settore) è, a sua volta, meno di un terzo di quello che viene chiamato margine (meglio definirlo "ricavo industriale", cioè prezzo finale meno imposte e costo del prodotto), ovvero, in concreto, meno di 4 centesimi al litro, mentre gli altri due terzi sono costituiti da costi reali.



Se il prezzo dei carburanti costituisce oggettivamente (e non certo solo per questo Paese) un freno per l'economia e la sua ripresa, per la competitività delle imprese (si pensi all'autotrasporto, ad esempio) e il bilancio delle famiglie, lo Stato deve fare la sua parte, quale maggior percettore dei valori del prezzo stesso.

Non tutti gli Stati europei, di fronte all'incalzare della strutturalità del costo della materia prima, hanno scelto di continuare sulla strada dell'incremento delle imposte

o sono rimasti indifferenti rispetto all'aggio che è dato all'erario dall'effetto di trascinarsi delle imposte per l'aumentare del costo del prodotto, ma sono intervenuti per calmierare o tenere fermo il prezzo riducendo il peso dell'accisa (nei giorni scorsi abbiamo fatto l'esempio della Slovenia, che in due mesi ha ridotto l'accisa di 6 eurocent/litro sulla benzina e di 9 sul gasolio, ma che ordinariamente lavora con un'accisa "mobile" per evitare pesanti effetti inflattivi; e non è certo l'unico esempio, sia pure con minori effetti e diverse modalità).

Il nostro Paese, peraltro, non solo ha già sperimentato (più di dieci anni fa) un simile meccanismo, ma ha in vigore dal 2008 un dispositivo che prevede la sterizzazione della maggiore IVA incassata per l'aumento dei prezzi con equivalente diminuzione dell'accisa, oltre la soglia sensibile del greggio a più di 75 dollari/barile (allora il cambio euro/dollaro era di 1,57 contro 1,39 corrente).

Se, da un lato, il nesso tra prezzo dei carburanti e fiscalità acquisita dallo Stato, richiede misure di immediata applicazione quale la gestione mobile delle accise, la seconda misura necessaria è l'istituzione di una Authority sul prezzo.

La funzione dell'Authority dovrebbe essere a) di determinare le variazioni del prezzo interno in riferimento alle dinamiche internazionali ed avuto riguardo all'impatto sulle dinamiche inflattive, b) di fissare le componenti di base del prezzo che riguardano il sistema distributivo e le sue articolazioni tra la proprietà degli impianti e dei marchi ed i soggetti gestori dell'attività di vendita, c) di assicurare equilibrio e prevenire discriminazioni nella determinazione del prezzo di cessione tra i soggetti che operano all'interno del segmento della vendita al consumatore finale nella rete distributiva pubblica.

La reintroduzione di un sistema di prezzi amministrati non è certo cosa da far gridare allo scandalo: le tariffe elettriche e del gas sono già, e non da oggi, a tutti gli effetti in regime amministrato.

Se la differenza è più di nomenclatura che altro ("tariffe" o "prezzi"), non sfugge che si sta parlando comunque di settore energetico e non già di beni o servizi qualunque, con tutta la rilevanza che l'energia ha sul sistema socio-economico.

E se l'esigenza di contenere il prezzo e di rendere trasparenti le sue dinamiche nel generale interesse della comunità e dei consumatori costituisce una priorità, non meno prioritario è l'obiettivo di conferire regole di mercato e concorrenza che sono non da oggi assolutamente squilibrate a sfavore della componente finale del sistema distributivo, i Gestori.

Le differenze del prezzo di cessione dei prodotti tra segmento di rete e segmento extrarete (che, mediamente, nel 2010 è stato nell'ordine di circa 9,5 eurocent/litro) se trovano parziale motivazione nell'extrarete "puro" (il prodotto che affluisce nei distributori privati delle aziende di trasporto, ad esempio), costituiscono una violazione delle corrette regole di concorrenza quando simili differenze si riscontrano all'interno dello stesso segmento di mercato costituito dalla rete distributiva.

I provvedimenti proposti hanno il limite ed il pregio di intervenire per risolvere situazioni congiunturali che riguardano il sistema Paese e correggere contraddizioni strutturali che oggi sono presenti nel sistema distributivo.

Traguardando in prospettiva, è chiaro che il sistema distributivo subirà trasformazioni di radicale portata nel medio-lungo periodo, mentre non è assolutamente certo che ciò si risolva automaticamente in una "spontanea" diminuzione dei prezzi. Un risultato che oggi si dà per scontato sulla base dei prezzi che oggi una nicchia di mercato (circa il 10 % della rete) è in grado di praticare a partire da condizioni di struttura del tutto particolari.

Ed è proprio su questa convinzione fideistica che da più parti si ritiene di risolvere il tutto cominciando dal tetto, ossia con la ricetta della "disintegrazione" del sistema.

PETER PAN E L'ISOLA CHE NON C'È (segue dalla prima)

...preventivamente – (si ricorda il Coordinamento Unitario FAIB – FEGICA messo in piedi all'inizio di dicembre?) - nella convinzione, peraltro del tutto esatta, che fa parte della nostra cultura e storia costruire processi, anche se difficili, e cercare confronti, per quanto aspri, piuttosto che affidarci ad azzardate provocazioni.

Rispetto a tale iniziativa, la nostra posizione non sarà ovviamente quella del consenso, ma neppure quella della contrapposizione: abbiamo, semplicemente, una nostra proposta (che abbiamo espresso in questo stesso numero) che porteremo avanti nelle forme e sedi opportune e necessarie.

Siamo convinti, in primo luogo che, quando si vuole "gettare il cuore oltre l'ostacolo", si deve anche stare attenti al "cuore di chi" si sta gettando oltre l'ostacolo.

Non abbiamo dubbi che – al di là delle reali possibilità di ottenere tutto o anche solo una piccola parte degli obiettivi posti dallo schema legislativo di FAIB e FEGICA - il primo risultato sarà quello di inasprire duramente (oltre a quello che c'è già di inasprito, oltre a tutte le ragioni di sofferenza dei Gestori) lo scontro sul campo all'interno del settore e, quindi, seguiremo con grande attenzione quanto si svilupperà a seguito di questa iniziativa.

I contenuti salienti della proposta, in sintesi, sono: fuori dalle scatole della gestione i proprietari degli impianti entro due anni, da subito caduta del vincolo di esclusiva, e mantenimento dei gestori nel comodato. Nei contratti si vedrà poi come dovranno essere "valorizzati", cioè quanto bisogna dare alla proprietà dell'impianto, per il marchio e l'investimento.

Che questa possa essere – nel suo insieme – il sogno della bellissima isola che non c'è, o del paese dei balocchi, non c'è dubbio, che sia, invece, una strada realisticamente perseguibile è tutt'altra cosa.

Oltre ad essere un bel gioco di prestigio per il Gestore, la proposta lo è anche per il Consumatore.

Si promette all'automobilista che risparmierà 400/500 euro – è scritto nel testo della petizione – con una diminuzione di 6 o forse 10 (devono ancora deciderlo) centesimi/litro. Fatti i conti, tale importo lo potrà forse risparmiare una famiglia che consuma dai 5.000 ai 7.000 litri di carburante l'anno (peccato che la media sia meno di 1.500 litri a famiglia, compresi i consumi dei mezzi pesanti), ma l'importante è attirare le mosche col miele.

Dimenticavamo una bella precisazione che troviamo nella presentazione del disegno di legge:

"I numerosi interventi legislativi intervenuti negli ultimi anni, hanno, progressivamente e per approssimazioni successive, liberalizzato il settore della distribuzione carburanti, eliminando ogni vincolo alla installazione di punti vendita e barriera all'ingresso di nuovi operatori.

Tutto questo ha evidenziato come, grazie a canali e condizioni di approvvigionamento differenti rispetto a quelli adottati per i punti vendita della rete tradizionale, proprio i nuovi operatori abbiano potuto cominciare ad offrire ai consumatori prezzi al dettaglio sensibilmente contenuti."

Come dire: avanti con le pompe bianche e la grande distribuzione, che diventano oggi il "modello" che il Gestore dovrebbe seguire ed emulare, finalmente messo nelle condizioni di poterne battere la concorrenza "in condizioni di perfetta parità" (specie con la grande distribuzione!).

E questo è tutto.