

**Contributo nell'ambito dell'esame del DDL recante "DL 5/2023: 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" (C. 771)
(DL Trasparenza Prezzi)**

Commissione X (Attività produttive) - Camera dei Deputati

27 gennaio 2023

Assopetroli-Assoenergia: chi siamo

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia, che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le nostre aziende sono presenti sia sul canale "rete", sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Misure relative alla distribuzione dei carburanti nel DL n.5/2023

In premessa si esprime apprezzamento per le disposizioni introdotte dall'articolo 2 del decreto in commento, con le quali viene modificata la disciplina del meccanismo di rideterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti con decreto ministeriale, in corrispondenza di un maggior gettito IVA. Si ritiene in particolare che le modifiche introdotte al meccanismo della c.d. "**accisa mobile**" consentano una risposta flessibile e tempestiva alle mutevoli condizioni dello scenario economico, influenzate dalle tensioni geopolitiche derivanti dal conflitto russo-ucraino in corso.

Si accolgono con favore anche le misure introdotte dall'articolo 1, comma 1, che consentono di esentare dal computo del reddito del lavoratore il valore dei **buoni benzina** (o di analoghi titoli per l'acquisto di carburante) ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti nell'anno 2023, fino ad un importo pari a 200 euro per lavoratore. Tale disposizione rappresenta infatti un aiuto concreto per i lavoratori, per i quali i trasporti rappresentano una delle principali voci di spesa.

Nettamente critiche, invece, appaiono le disposizioni introdotte dall'articolo 1, commi 2-7, che prevedono l'obbligo per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti **di indicare, presso i singoli impianti di distribuzione, la media aritmetica dei prezzi praticati su base regionale**, rilevata dal MIMIT sulla base delle comunicazioni ricevute da tutti gli esercenti, rimandando ad un successivo decreto ministeriale la definizione di tempistiche e modalità di tali comunicazioni.

Quello dei carburanti sarebbe l'unico settore merceologico in Italia soggetto a tale obbligo e, da una ricognizione effettuata per tramite dell'associazione europea dei commercianti indipendenti di prodotti energetici (UPEI), risulta essere **un unicum in tutta l'Unione europea**.

Principali criticità del DL n.5/2023

Le misure del decreto che prevedono l'adeguamento della cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi medi presso i punti vendita appaiono **inutili, illogiche e sproporzionate**.

Le principali criticità concernono: effetti sul funzionamento del libero mercato, fruibilità delle informazioni fornite, tempi, impedimenti tecnici, costi, sanzioni inique.

1. EFFETTI SUL FUNZIONAMENTO DEL LIBERO MERCATO

Il settore del commercio dei carburanti è pienamente liberalizzato ed è tra i più concorrenziali, plurali, vigilati e trasparenti, con la presenza di oltre 21.700 impianti, di più 270 marchi differenti.

La competizione è oggi tale da aver già fortemente compresso i margini di guadagno degli operatori, per cui anche un minimo differenziale di prezzo al rialzo può mettere fuori mercato un impianto.

Lo *status quo* rappresenta quindi una garanzia di massima concorrenzialità mentre, paradossalmente, l'esposizione del prezzo medio presso i punti vendita potrebbe avere effetti controproducenti sul meccanismo di formazione del prezzo.

Per fare luce sulle possibili criticità derivanti dall'esposizione del prezzo medio, occorre richiamare un precedente significativo. Il 18 gennaio 2007 l'AGCM aveva avviato un'istruttoria (allegata al presente documento) nei confronti delle società API, ENI, ERG, ESSO, IP, KUWAIT, SHELL, TAMOIL e TOTAL per accertare l'esistenza di comportamenti che provocassero restrizioni della concorrenza. Il provvedimento di avvio metteva in evidenza lo scambio di informazioni sensibili tra le parti in materia di prezzi avvenuto attraverso la diramazione di comunicati stampa e la **pubblicazione sulla stampa specializzata dei listini (con prezzi consigliati e differenziali integrativi) relativi alla vendita di carburanti in rete**. Secondo l'AGCM, vi era la possibilità che tali pratiche potessero svolgere una funzione facilitante la collusione di prezzo tra imprese petrolifere. **Pertanto, in ottemperanza alle indicazioni dell'AGCM, dette società si sono impegnate, tra l'altro, ad interrompere la pubblicazione dei suddetti listini.**

Tornando al presente, oggi tutti i prezzi praticati da ciascun impianto situato sul territorio nazionale sono pubblicati sul sito Osservaprezzi Carburanti del MIMIT. Ciò garantisce la trasparenza dei prezzi, consentendo al consumatore di fare rifornimento in modo consapevole e informato. Al contempo, la presenza di dati in forma disaggregata non fornisce al mercato segnali di prezzo che possano costituire una minaccia per la libera concorrenza.

Il prezzo medio che si intende rendere pubblico, invece, oltre a non essere di utilità per il consumatore, potrebbe essere recepito dal mercato come una sorta di "prezzo consigliato" verso il quale tendere (al ribasso, per chi è sopra alla media, ma anche al rialzo per chi ne è al di sotto), con conseguenti effetti anticorrenziali. In altri termini, il rischio è di innescare una spirale di aumento dei prezzi, con un generale appiattimento verso l'alto dell'offerta e una diffusa riduzione della variabilità dei prezzi.

2. FRUIBILITÀ DELLE INFORMAZIONI FORNITE

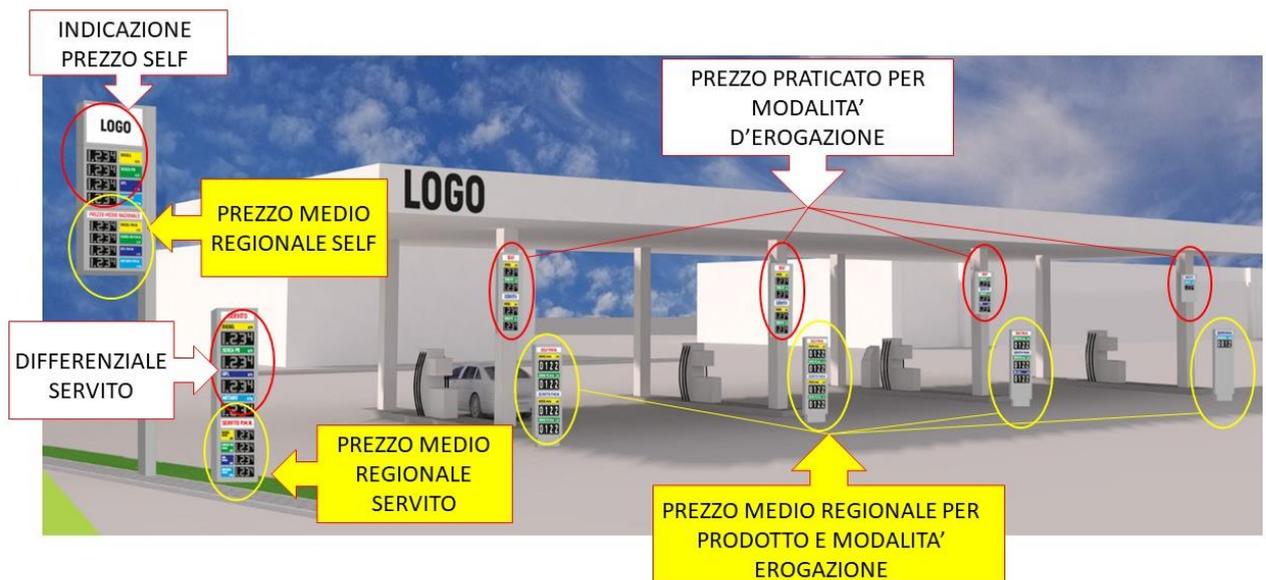
Per il consumatore non sarebbe semplice distinguere i prezzi praticati da quelli medi, qualora questi ultimi si aggiungessero ai prezzi già esposti (che, negli impianti che offrono una vasta gamma di prodotti, sono già numerosi).

Si ritiene quindi che il **consumatore** possa essere **confuso e indotto in errore** da una mole eccessiva di informazioni sul punto vendita, dove invece servono pochi dati e ben distinguibili a colpo d'occhio. A riprova della difficoltà che si verrebbe a creare nel fruire le molteplici informazioni fornite, si vedano di seguito le immagini che raffigurano l'assetto attuale di un impianto e il possibile assetto futuro, con l'esposizione dei prezzi medi. In allegato, inoltre, si rende disponibile un ulteriore documento grafico, con maggiori dettagli.

SOLUZIONE ATTUALE (EX DM 17/01/2013)



SOLUZIONE FUTURA (EX DM 17/01/2013 e DL 5/2023)



3. TEMPI

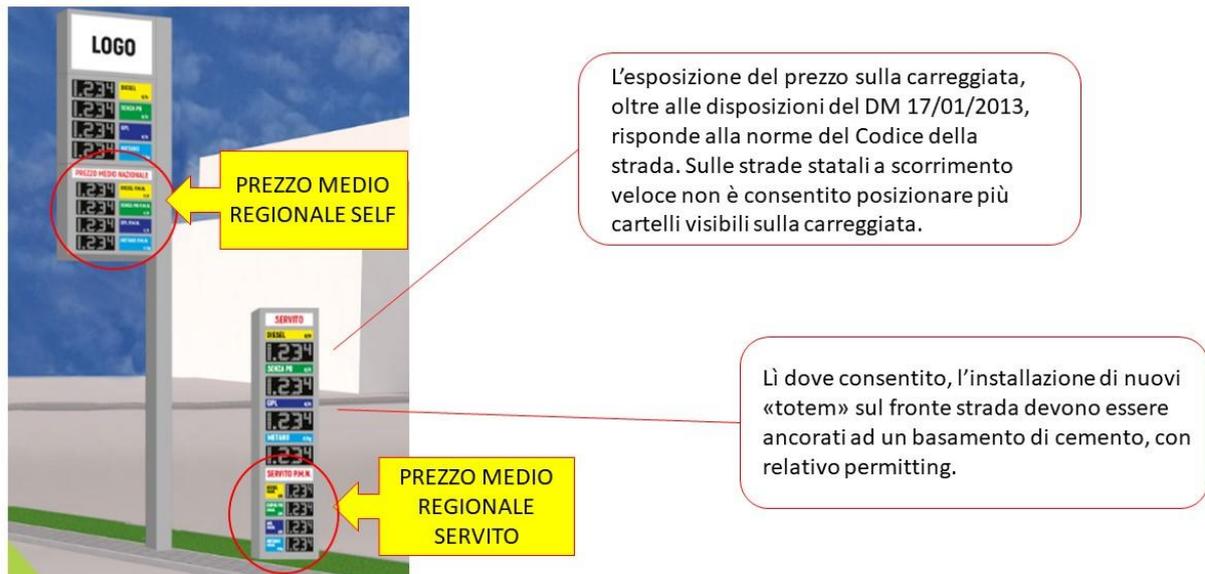
L'applicazione della disposizione in questione comporterebbe il **raddoppio del numero di prezzi oggi pubblicizzati**, con evidenti difficoltà tecniche e autorizzative, che realisticamente necessitano di **almeno 12 mesi** per essere gestite, in quanto i cartelli non dovranno solo essere modificati, ma integralmente rimpiazzati.

Il numero di pratiche amministrative da espletare (con diversi enti) è peraltro notevole: adeguamento del plinto della cartellonistica stradale per garantirne la staticità (Genio Civile), autorizzazione dell'ente proprietario della strada, autorizzazione paesaggistica, autorizzazione comunale per la pubblicità, autorizzazione per permesso a costruire.

Non a caso un provvedimento analogo e vigente, relativo all'obbligo di pubblicazione dei prezzi praticati dai distributori di carburanti (decreto MISE 17 gennaio 2013), concede agli operatori, "al fine di garantire la sostenibilità tecnica ed economica dell'installazione di idonea cartellonistica", **fino a 24 mesi di tempo**.

4. IMPEDIMENTI TECNICI

CRITICITÀ: VINCOLI TECNICI ALL'ESPOSIZIONE DEI PREZZI



Come indicato nell'immagine riportata sopra, le modalità di esposizione dei prezzi sulla carreggiata sono già disciplinate dal già richiamato DM 17/01/2013, che prevede anche degli specifici accorgimenti per evitare qualsiasi possibile pregiudizio alla sicurezza stradale. Occorre però evidenziare che potrebbero verificarsi anche casi di impossibilità tecnica di adeguamento della cartellonistica, proprio per ragioni legate al rispetto del Codice della strada o dei Regolamenti Comunali. È questo il caso della superficie massima che il cartello deve avere per poter essere autorizzato e della distanza da altri cartelli o punti singolari della strada.

5. COSTI

Un'ulteriore criticità è rappresentata dai **cospicui costi di adeguamento**, stimabili in circa **300-400 milioni di euro** complessivi: un investimento (totalmente sproporzionato, in relazione al beneficio atteso) che sarà sostenuto dalle imprese ma che, in quanto tale, avrà necessariamente un piano di rientro, che andrà ad incidere sul prezzo finale dei carburanti.

6. SANZIONI INIQUE

La norma, infine, prevede l'applicazione di una sanzione da 500 e 6.000 euro in caso di violazione delle disposizioni in questione e, dopo la terza violazione, può essere disposta la sospensione dell'attività per un periodo non inferiore a sette giorni e non superiore a novanta giorni. Si ritiene che tali sanzioni siano eccessivamente gravose, inique e ingiustificate, perché sono rivolte ad una categoria – quella dei gestori –

che, come si è detto, è tra le più trasparenti e sottoposte a vigilanza. Si ravvisa pertanto la necessità di ridisegnare l'impianto sanzionatorio, rendendolo dissuasivo ma non vessatorio.

Proposte di modifica

Al fine di non gravare le imprese proprietarie delle infrastrutture di costi e oneri burocratici, nonché per evitare di attribuire ai gestori degli impianti ulteriori incombenze che esulano dalla propria attività, si rendono necessarie le seguenti modifiche:

1. **Eliminare le disposizioni sull'adeguamento della cartellonistica**
2. **Prevedere un potenziamento dell'Osservaprezzi Carburanti**
3. **Prevedere l'esposizione di un QR code sul punto vendita carburanti**

Con riferimento alla pubblicazione dei prezzi, in luogo dell'adeguamento della cartellonistica sui punti vendita, sarebbe sufficiente sfruttare l'"**Osservaprezzi Carburanti**" sul quale sono già riportati i prezzi praticati da tutti gli impianti del territorio nazionale.

Potenziare l'Osservaprezzi, rendendovi disponibile anche il dato medio, concorrerebbe a rendere i **consumatori più informati e consapevoli**, rispondendo all'ambizione del decreto: accedendo al sito, infatti, il consumatore non troverebbe solo il prezzo medio, ma anche tutti i prezzi praticati dagli impianti, potendo in questo modo scegliere quello che risponde alle proprie esigenze (l'impianto più conveniente, quello di uno specifico marchio, oppure quello situato lungo uno specifico tragitto). Si suggerisce, inoltre, di rendere il sito "responsive", ovvero facilmente fruibile anche da smartphone.

Con riferimento ai costi, il **ricorso all'Osservaprezzi** consentirebbe l'implementazione della misura **immediatamente e a costo pressoché nullo**, sia per le imprese che per i consumatori. Si ritiene quindi che la soluzione maggiormente costo-efficiente sia l'implementazione delle *web solutions* in essere, che hanno tutte le potenzialità per garantire il massimo livello di trasparenza dei prezzi praticati.

Presso i punti vendita, inoltre, si potrebbe prevedere, in prossimità degli erogatori di carburante, l'esposizione di un **QR code** che rimandi alla pagina di Osservaprezzi. Tale soluzione non sarebbe eccessivamente onerosa, si potrebbe attuare rapidamente e al contempo concorrerebbe all'accessibilità alle informazioni sempre aggiornate sui prezzi.

Ringraziamo per l'attenzione e rimaniamo a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti

Il Presidente
Andrea Rossetti

