**MATERIALI ASSEMBLEA FAIB – SINTESI PER LA STAMPA**

**Consumi benzina, diesel e GPL**

**2022.** Il 2022 è stato l’anno della ripresa dei consumi dei carburanti stradali, finalmente tornati ai livelli del 2019, visto che il rimbalzo del 2021 non era stato sufficiente a coprire la caduta avvenuta durante la pandemia. Rispetto al 2019, registrano ancora una variazione negativa il gasolio sulla rete ordinaria (-111 milioni di litri) e il GPL da autotrazione (-266 milioni di litri), bene i consumi di benzina soprattutto sulla rete ordinaria (+850 milioni di litri).

**2023.** Anche nei primi sette mesi del 2023 crescono i consumi dei carburanti sulla rete ordinaria, sia per la benzina (+431 milioni di litri rispetto allo stesso periodo del 2022), sia per gasolio e GPL (rispettivamente +140 milioni e +21 milioni). Si registra invece una diminuzione sull’extra rete, (-8 milioni di litri per la benzina, -374 milioni per il gasolio).

**Variazioni tendenziali e assolute dei consumi di alcuni prodotti petroliferi 2020-2021-2022 (mln di litri)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2020 | 2021 | 2022 | Variazione  2022-2019 |
| Benzina rete | -21,0% | +22,3% | +12,7% | +8,8% |
| Benzina extra rete | -28,5% | +31,5% | +13,6% | +6,8% |
| Gasolio rete | -19,8% | +15,5% | +7,3% | -0,6% |
| Gasolio extra rete | -14,3% | +18,7% | +0,9% | +2,6% |
| GPL | -20,8% | +7,5% | +7,8% | -8,2% |
|  | | | | |
| Benzina rete | -2.020 | +1.689 | +1.181 | +850 |
| Benzina extra rete | -807 | +638 | +361 | +192 |
| Gasolio rete | -3.639 | +2.288 | +1.240 | -111 |
| Gasolio extra rete | -1.892 | +2.120 | +121 | +349 |
| GPL | -674 | +192 | +216 | -266 |

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati MIMIT

**Variazioni tendenziali e assolute dei consumi di alcuni prodotti petroliferi nei primi sette mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Var. gen-lug 2023/ 2022** |
| Benzina rete | +7,4% |
| Benzina extra rete | -0,4% |
| Gasolio rete | +1,3% |
| Gasolio extra rete | -4,7% |
| GPL | +1,3% |
|  |  |
| Benzina rete | +431 |
| Benzina extra rete | -8 |
| Gasolio rete | +140 |
| Gasolio extra rete | -374 |
| GPL | +21 |

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati MIMIT

**Andamento dei prezzi**

**2022.** Nel 2022 si è registrato un forte aumento dei prezzi della benzina e del gasolio, sia industriali - rispettivamente del 56% e del 76%, rispetto all’anno precedente - sia al consumo (+11% e +22%). Per alleviare l’impatto dei rialzi, il 21 marzo 2022 il decreto-legge del governo Draghi denominato “Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina” ha previsto un intervento sul prezzo dei carburanti: sono state così ridotte le accise su benzina e gasolio di 0,25 €/litro, con un effetto complessivo con l’Iva pari a 0,305 €/litro e sul GPL di 0,085 centesimi, con un effetto di 0,104 €/litro. Per il metano autotrazione, dal 3 maggio al 31 dicembre 2022 l’accisa è stata totalmente sospesa e l’IVA è stata ridotta dal 22 al 5 per cento. Misure che complessivamente sono costate circa 9,1 miliardi di euro pari allo 0,5 per cento del prodotto interno nazionale, finanziato per quasi il 40 per cento (3,54 miliardi di euro) dal maggior gettito IVA, generato dall’aumento del costo della materia prima.

**2023.** A partire dal 1° gennaio 2023 il regime di accise è tornato a quello precedete il 22 marzo 2022, ed i prezzi al consumo dei carburanti sono tornati a salire. In particolare, nel mese di agosto, i prezzi dei carburanti sono aumentati del +9,5% (benzina) e +2,7% (gasolio), rispetto allo stesso mese del 2022. Il GPL ha invece registrato una diminuzione del -11,5%.

**Prezzo carburanti agosto, confronto agosto 2023 – agosto 2022**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2023** | **2022** | **Diff ago 2023/2022** |
| Benzina | 1,943 | 1,775 | +9,5% |
| Gasolio auto | 1,834 | 1,786 | +2,7% |
| GPL | 0,710 | 0,803 | -11,5% |

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati MIMIT

**Confronto con la media europea**

Da un confronto europeo emerge uno “stacco Italia” di segno positivo sul prezzo al consumo: nella media gennaio-luglio, questo è di +22,4 centesimi di euro al litro per la benzina e +18,3 centesimi al litro per il gasolio, il più alto dal 2018. Lo stacco è determinato principalmente dalla componente fiscale.

In particolare, ad agosto, per un pieno di 50 litri di benzina gli italiani hanno pagato 11 euro in più della media europea, aggravio quasi totalmente dovuto alla componente fiscale. Ipotizzando una media di 4 pieni nel mese, i consumatori italiani hanno investito 388,2 euro, oltre 45 euro in più della media europea, di cui più di 44 euro di imposte.

**Spesa per pieno di benzina ad agosto, confronto Italia – Media Ue**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Benzina  pieno 50 litri | Spesa 4 pieni | Spesa imposte per un pieno | Spesa imposte per 4 pieni |
| Italia | 97,05 | 388,2 | 53,9 | 215,6 |
| Media UE | 85,75 | 343 | 42,75 | 171 |
| **differenza** | **11,3** | **45,2** | **11,15** | **44,6** |
|  |  |  |  |  |
| Germania | 95,8 | 383,2 | 51,45 | 205,8 |
| Francia | 96,1 | 384,4 | 50,6 | 202,4 |
| Spagna | 85,05 | 340,2 | 38,4 | 153,6 |
| Portogallo | 92,25 | 369 | 46,65 | 186,6 |
| Croazia | 79,3 | 317,2 | 38,65 | 154,6 |
| Romania | 71,55 | 286,2 | 29,4 | 117,6 |

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB

**Differenziale tra il prezzo pagato in Italia e l’Unione Europa**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | benzina | | gasolio | |
| prezzo consumo | imposte | prezzo consumo | imposte |
| 2018 | 0,235 | 0,224 | 0,195 | 0,215 |
| 2019 | 0,218 | 0,224 | 0,183 | 0,205 |
| 2020 | 0,212 | 0,227 | 0,185 | 0,206 |
| 2021 | 0,203 | 0,216 | 0,195 | 0,214 |
| 2022 | 0,079 | 0,053 | 0,032 | 0,044 |
| 2023 gen - ago | 0,224 | 0,236 | 0,183 | 0,223 |

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati MIMIT

**Chi stabilisce il prezzo dei carburanti?**

In Italia, come in Europa, il meccanismo di formazione dei prezzi sul mercato dei carburanti si basa sulle quotazioni petrolifere internazionali pubblicate quotidianamente dal Platt’s, agenzia specializzata che determina il valore in dollari USA al quale la benzina può essere venduta a tonnellata dalle società di raffinazione. un’agenzia specializzata fondata nel 1909 con sede a Londra che determina il valore in dollari USA al quale la benzina può essere venduta a tonnellata dalle società di raffinazione. Per gli operatori che vendono carburanti sul mercato italiano questi prezzi rappresentano i costi di approvvigionamento, a cui per ottenere i prezzi finali al consumo vanno sommati i ricavi industriali delle compagnie e le tasse. Il ricavo industriale va a copertura di una pluralità di costi: industriali, logistica e trasporto, margine del gestore, investimenti punto vendita, pubblicità e promozioni.

La tabella sottostante mostra le varie componenti del prezzo al consumo della benzina e del gasolio nei primi sette mesi del 2023: la quotazione internazionale pesa per il 32% per la benzina e per il 35% per il gasolio (nel 2021 il peso era del 26,6% e del 28%), il ricavo industriale (margine lordo della compagnia) e il ricavo lordo del gestore (pari a 3,5 centesimi di euro, l’1,9% del prezzo della benzina e il 2% di quello del gasolio), che insieme costituiscono tra il 10 e l’11% del prezzo finale. Infine, c’è il carico fiscale, iva e accisa, che pesano per il 57% e il 53% del prezzo (erano il 48% e il 42% nel 2022).

**Composizione prezzo carburanti – (gen-lug 2023)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | benzina | gasolio | benzina | gasolio |
| Quotazione internazionale | 0,595 | 0,617 | 32,2% | 35,1% |
| Ricavo industriale | 0,157 | 0,174 | 8,5% | 9,9% |
| Ricavo lordo gestore | 0,035 | 0,035 | 1,9% | 2,0% |
| **Prezzo industriale** | **0,788** | **0,826** | 42,6% | 46,9% |
| Accisa | 0,728 | 0,617 | 39,4% | 35,1% |
| Iva | 0,334 | 0,317 | 18,1% | 18,0% |
| **Prezzo al consumo** | **1,850** | **1,760** | 100,0% | 100,0% |

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati MIMIT

**Bonus benzina e social card**

In questo quadro di aumenti, il bonus benzina erogato dal governo ai circa 1,3 milioni di italiani in possesso di social card rischia di non essere sufficiente nemmeno per un pieno, considerando che i serbatoi delle utilitarie più piccole hanno una capienza di quaranta/quarantacinque litri. L’intervento è comunque positivo – come qualsiasi strumento che vada nella direzione di aiutare le famiglie più bisognose – ma è poco più di una misura tampone. Per fronteggiare gli effetti dei picchi dei prezzi dei carburanti sul sistema economico sarebbe utile una misura strutturale come l’accisa mobile, ossia il meccanismo che consente di impiegare il maggior gettito IVA legato agli aumenti dei prezzi dei carburanti, per ridurre le accise. Si tratterebbe di un importante incentivo, che andrebbe a vantaggio di imprese e consumatori, perché permetterebbe di trattenere l’inflazione generata dal caro-carburanti e di spalmare i benefici della riduzione dei prezzi alla pompa su più fronti.

**Lo stato della rete**

Nel 2023 in Italia si contano 22 mila e 600 punti vendita. Continua dunque ad essere il paese con il maggior numero di punti vendita; le reti più importanti sono quelle della Germania con 14,5 mila punti vendita, della Spagna e della Francia. Ne consegue che, pur avendo un parco auto che conta oltre 40 milioni di autovetture circolanti, secondo solo alla Germania, il numero di autovetture per punto vendita, pari a poco meno di 1.800, è più basso non solo rispetto a quello della Germania che supera le 3 mila vetture ma anche del Regno Unito, della Polonia, delle Francia, della Spagna e della maggior parte dei paesi europei.

Anche l’erogato medio nel nostro paese pari a 1.237 mc/anno è inferiore alla media europea del 47% (differenza pari a 1.176 mc/anno). Il distacco è particolarmente pronunciato rispetto a quasi tutte le economie europee, dalle principali come il Regno Unito che registra un erogato più di tre volte superiore, la Spagna, la Francia e la Germania alle altre come l’Austria, la Polonia, la Norvegia. Dopo l’Italia solo Grecia.

Nei processi di cambiamento della rete di distribuzione sopra la media è l’effettiva diffusione del metano, tipologia di carburante in cui il nostro paese si presenta leader nel panorama europeo per punti vendita (oltre 1300) e autovetture circolanti; al secondo posto la Germaniacon circa 835 punti vendita ma con un circolante di 100.000 autoveicoli contro il milione dell'Italia.

**Punti vendita ed erogato in Italia e all’estero**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | popolazione | punti vendita | erogato medio in mc | vetture per punto vendita | % punti solo automatici | % punti con attività non oil |
| Austria | 8.901 | 2.748 | 2.548 | 1.822 | 37 | 93 |
| Belgio | 11.550 | 3.121 | 2410 | 1.871 | - |  |
| Danimarca | 5.823 | 2.068 | 1.877 | 1.266 | 73 | 55 |
| Francia | 67.099 | 11.151 | 3.844 | 2.950 | - |  |
| Finlandia | 5.525 | 1.869 | 1.995 | 1.427 | 57 | 58 |
| Germania | 83.167 | 14.458 | 3.486 | 3.259 | - | 93 |
| Grecia | 10.710 | 5.889 | 770 | 801 | - | 89 |
| **Italia** | **60.245** | **22.608** | **1.237** | **1.778** | **14** | **40** |
| Polonia | 37.958 | 7.852 | 3.106 | 3.071 | 2 | 98 |
| Portogallo | 10.296 | 3.333 | 1.801 | 1.595 | - | 36 |
| Regno Unito | 65.808 | 8.381 | 4.344 | 4.155 | 3 | 99 |
| Spagna | 47.330 | 11.810 | 2.424 | 2.075 | 5 | 75 |
| Svezia | 10.327 | 2.678 | 2.066 | 1746 | 64 | 68 |
| Svizzera | 8.419 | 3.293 | 1.382 | 1.388 | 59 | 40 |
| Ungheria | 9.797 | 2.015 | 2.812 | 1.821 | 2 | 60 |
| **Media** | **27.336** | **5.762** | **2.490** | **2089** | **33** | **72** |
| **esclusa Italia** |

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati MIMIT, Unione Petrolifera Statistiche 2020; Relazione Annuale 2022

**Le proposte Faib per la modernizzazione e riqualificazione della rete**

Faib ritiene che si renda necessario **un intervento legislativo sulla rete per la sua modernizzazione e riqualificazione**, incardinando le nuove disposizioni nella duplice ottica della creazione di “Punti Vendita Energie per la Mobilità” e della “Transizione energetica e digitale.” Tale riforma si rende necessaria anche per un’indilazionabile esigenza di contrasto alla doppia illegalità - fiscale e contrattuale - che imperversa sulla rete.Questo obiettivo deve essere raggiunto attraverso il coinvolgimento delle parti della filiera rappresentative e sottoscrittrici degli accordi e delle intese di settore.

**Contrasto all’illegalità contrattuale**

La modernizzazione della rete non può prescindere dal contrasto all’illegalità contrattuale che imperversa sulla stessa. Circa 1 impianto su 2 non è regolarizzato da un contratto e vive nell’illegalità. Questo perché gli accordi sono stati stilati soltanto con ENI, IP, Q8 e EG. Gli altri punti vendita ricorrono a diverse forme contrattuali e condizioni economiche non negoziate con le Associazioni sindacali dei gestori che assicurano illegittimi vantaggi competitivi ai titolari e determinano condizioni di gestione capestro con derive ascrivibili ad un vero e proprio caporalato.

La strutturazione della rete attuale e lo stesso quadro normativo portano con sé una pericolosa situazione di illegalità e di carenza di tutele per i gestori. In uno scenario con più di un migliaio di titolari e proprietari di impianti, con tanti marchi, i contenuti del D Lgs 32/1998, e della successiva legge 57/2001, pensati e varati in una fase storica dominata dalle grandi compagnie, risultano insufficienti, se non opportunamente implementati, a far fronte alle reali possibilità di governo del settore, per quanto riguarda la disciplina del profilo economico-contrattuale del rapporto tra gestori e titolari di autorizzazioni e il rispetto degli obiettivi posti dalla transizione.

Una cosa, infatti, era immaginare una regolamentazione di tali aspetti tra sei o sette soggetti titolari dell’intera rete e la rappresentanza dei gestori, com’era all’inizio del nuovo millennio; altra cosa è pensare che tale regolamentazione possa coinvolgere circa 1000 proprietari, alcuni intestatari di pochissimi impianti, i quali si trovano nella posizione di dover stipulare Accordi economici e normativi con le Organizzazioni nazionali maggiormente rappresentative dei gestori, com’è oggi per essere in regola con la normativa di settore.

**Riforma contrattazione**

La contrattazione obbligatoria di settore si pone dunque come punto focale di una futura riforma.

Spesso il ricorso a diverse forme contrattuali e accordi economici che prevedano l’affidamento diretto o indiretto delle attività di gestione non negoziati con le controparti assicurano illegittimi vantaggi competitivi ai titolari e determinano condizioni di gestione capestro con derive ascrivibili ad un vero e proprio caporalato.

Il punto è definire, anche in questo settore, per i gestori carburanti in quanto figura giuridica a cavallo tra il lavoratore autonomo e il lavoratore dipendente, una remunerazione minima oraria che lo sottragga al ricatto della perdita del lavoro e concorra alla qualificazione del settore.

**Rete ordinaria e regime autorizzatorio**

Necessario un forte potenziamento del vigente regime autorizzatorio, con un’Autorizzazione Speciale che punti sulla qualificazione dei requisiti dei soggetti titolari degli impianti. Tale “Autorizzazione Speciale” dovrebbe essere introdotta secondo queste condizioni:

a) L’autorizzazione per un nuovo impianto dovrebbe essere rilasciata solo a soggetti che presentino una sperimentata capacità tecnico-organizzativa ed economica;

b) Obbligo in capo al titolare dell’autorizzazione a garantire la continuità e regolarità del servizio di distribuzione e le norme di sicurezza disposte dalle autorità;

c) Obbligo di installazione sui punti vendita di almeno due delle energie decarbonizzate, come energia elettrica, biocarburanti, biometano, idrogeno, e-fuel sintetici, pena la decadenza dell’autorizzazione in capo a 24 mesi;

d) Certificato del casellario giudiziale attestante l’assenza di condanne penali, e l’assenza di procedimenti penali, o di dichiarazioni di liquidazione giudiziale del titolare/amministratore e dei componenti l’organo di gestione societario e società strumentali e delegate, titolari dell’impianto;

e) Documento di regolarità contrattuale, rilasciato dal Ministero competente (oggi il Mite) ai soggetti che abbiano, ai sensi dell’art. 19 della legge 57/2001, siglato Accordi economici e normativi con la rappresentanza maggiormente indicativa dei gestori carburanti e depositati presso il MiTE;

f) Controllo ex ante da parte dell’Agenzia delle Dogane.

**Riqualificazione della rete**

Più selettiva sarà la griglia di criteri ammessi, più qualificata e meno affollata sarà la rete del futuro. In questa ottica vanno rafforzati i criteri adottati nella legge 124/2017, così come vanno potenziati gli strumenti di welfare del bonus di fine gestione e il rifinanziamento del fondo indennizzi.

**Comunicazione dei prezzi e la Trasparenza del mercato carburanti**

Faib propone di operare per una più proficua collaborazione tra le banche dati pubbliche, nonché di perseguire obiettivi di completezza delle informazioni su tutta la rete, e contrastare la giungla cartellonistica. Per fare questo basta azionare l’opzione automatizzata della comunicazione dei prezzi praticati ad opera dei titolari di impianti che hanno l’esclusiva della comunicazione ai punti vendita dei prezzi consigliati, e gli strumenti centralizzati del controllo dei prezzi praticati.

**Previdenza pensionistica**

In considerazione del riconoscimento della distribuzione carburanti tra le attività gravose, e del processo di razionalizzazione del settore, rimane valida la proposta dell’adozione di misure che favoriscano l’uso di forme speciali e transitorie di contributo minimo di anzianità professionale.

Per Faib queste sono probabilmente le sfide maggiori degli ultimi anni, ma anche le più importanti per il futuro della rete e dei suoi protagonisti, e soprattutto per l’avvenire energetico del Paese.