



Molto è stato detto, scritto e letto sulla materia dei cali carburanti, ma la fantasia, come si sa, non ha limiti.

Come accade ormai sempre più frequentemente, un Gestore è stato recentemente costretto a chiedere ed ottenere un decreto ingiuntivo per assicurarsi la liquidazione del rimborso a lui dovuto in ragione dei cali di giacenza fatti registrare dall'impianto affidatogli.

Una sorta di extrema ratio per i Gestori, a ciò obbligati da alcune compagnie -due, in particolare, su tutte- che hanno deciso unilateralmente di non riconoscere in tutto o in parte tali rimborsi, assumendo motivazioni grottesche per provare a sostenere tali comportamenti.

Capita, così, che un "celebrato" studio legale, nel motivare il ricorso presentato in rappresentanza della compagnia petrolifera raggiunta dal suddetto decreto ingiuntivo, abbia in modo ardito sostenuto che *"i rischi relativi al deperimento o all'alterazione nel tempo del bene acquistato, verificatosi dopo la conclusione del contratto -vale a dire dopo la consegna del bene- per eventi naturali estrinseci o intrinseci, ricadono esclusivamente sul compratore, nuovo proprietario. Pertanto, come il negoziante che compra il vino per rivenderlo, ove lo stesso evapori o vada a male, non potrà certamente rivolgersi al fornitore per avere un abbuono sull'importo fatturato e dallo stesso pagato, similmente il gestore di un impianto di distribuzione carburanti, divenuto proprietario del prodotto petrolifero fornito al momento della sua consegna, mediante immissione nei serbatoi del prodotto stesso, non potrà chiedere alla Società venditrice il rimborso di parte degli importi pagati, adducendo i cali carburante verificatisi"*.

Per carità di Patria, tacciamo su numerosi altri passaggi "originali" contenuti nell'atto di parte aziendale depositato presso il Tribunale.

Tuttavia non possiamo rinunciare ad osservare come la spregiudicatezza di atteggiamenti e posizioni assunte rischi di portare con sé anche una pressoché inevitabile maggiore attenzione sulla più generale, complessa ed assai discutibile realtà che ruota intorno alla questione "cali".

Una maggiore attenzione che potrebbe integrare, magari già all'interno delle memorie difensive dei Gestori chiamati in causa, elementi di chiarezza su alcuni aspetti che, di seguito e per punti, proviamo a sintetizzare.

1.

Le compagnie petrolifere versano all'Erario un valore a titolo di imposta di fabbricazione (accisa) al momento nella "nazionalizzazione" del prodotto calcolato non sul volume reale "caricato", ma sul volume che quello stesso prodotto avrebbe ad una temperatura "convenzionale" di 15°C. Un valore che, tra l'altro, non è mai pari -ma sempre inferiore- a quello che poi le stesse compagnie petrolifere incassano dal Gestore sul volume rifornito calcolato a temperatura ambiente (senza alcuna correzione).

2.

Come dovrebbe essere a tutti noto, la quantità dei carburanti espressa in litri subisce una variazione in funzione della temperatura e della densità del prodotto approssimativamente (per semplicità di ragionamento) in ragione di 1/1000 per ogni grado di variazione di temperatura in più o in meno. Ne consegue che già per le forniture che avvengono a 25°C (secondo una prudente stima di temperatura media approssimata per difetto), il calo di giacenza atteso -rispetto ai 15°C "convenzionali"- è del 10x1000. In altre parole, nel caso specifico, la compagnia petrolifera mentre ha versato allo Stato l'accisa su 9.900 litri, incassa dal Gestore quella relativa a 10.000. L'accisa sui 100 litri di differenza rimane, quindi, nelle tasche della medesima compagnia. Ciò senza contare l'ulteriore calo -tutto posto a gravare la condizione del Gestore- dovuto alla differente temperatura che, di norma, si registra tra quella ambientale e quella esistente all'interno del serbatoio interrato.

3.

D'altra parte, ove chiunque -compresa la Pubblica Amministrazione- avesse l'interesse o la curiosità di verificare quale valore il Gestore abbia pagato all'azienda a titolo di accisa e quanto a sua volta la stessa azienda non ha riversato all'Erario, sarebbe sufficiente si esercitasse in un semplice calcolo assumendo, scarico per scarico, l'unico parametro certo e desumibile direttamente dai Documenti di Accompagnamento della merce: il peso. E' proprio il peso, infatti, a rappresentare l'unica costante di un prodotto "volatile" come i carburanti, mentre volume e densità costituiscono delle variabili funzione della temperatura.

4.

E' proprio con l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi generati da queste caratteristiche instabili dei carburanti che le Organizzazioni di Categoria dei Gestori hanno firmato con le compagnie petrolifere specifici accordi sulle procedure per il rimborso dei cali di movimentazione e di viaggio. Procedure a volte farraginose e che lasciano per certi versi ampi spazi alla strumentalizzazione delle compagnie sui cui, evidentemente, esse contano per assicurarsi libertà di movimento. Se è vero, come è vero, che con i retisti indipendenti le compagnie hanno invece siglato accordi specifici che "vanno dritti al punto", apprezzando la differenza fra temperatura ambiente e temperatura convenzionalmente stabilita in 15° c per poter definire il reale quantitativo della singola fornitura e il conseguente prezzo di acquisto.

5.

Infine, ma solo per farla corta, tutti –compresi sia la compagnia in questione che il celebrato studio legale- dovrebbero sapere e tenere in adeguato conto che lo Stato riconosce ex lege (cfr. tabella A e B allegate al D.M. 55/2000) quali "cali naturali e tecnici" una perdita del 3% dei carburanti movimenti, autorizzando le medesime compagnie all'estrazione di un corrispondente quantitativo in esenzione di gravame fiscale. E questo in aggiunta alle differenze di temperatura.

Volutamente sorvolando sul vincolo di fornitura in esclusiva, sulla proprietà di tutte le attrezzature, interrate a meno, destinate allo stoccaggio ed alla distribuzione dei carburanti e sul rigido vincolo contrattualmente posto in merito alla manutenzione di tali attrezzature -tutti elementi di cui un Giudice apprezzerà senz'altro la rilevanza- sarebbe sufficiente riflettere sulle considerazioni sopra esposte per comprendere quale corrispondenza, similitudine o paragone possa essere ragionevolmente rintracciata tra vino e benzina, fra oste e Gestore, tra produttore di vino e compagnia petrolifera.

Ma forse anche per assumere una maggiore prudenza nel sostenere tesi ed adottare comportamenti.

La solita stucchevole ricerca di scaricare sulle spalle dei Gestori tutto quello che risulta indigesto, a volte può portare con sé la conseguenza di mettere allo scoperto altre e differenti realtà non certo irrilevanti o di scarso interesse.

Solo a voler considerare il 3% di “tolleranza” riconosciuto alle aziende -e tacendo sulla “cresta” che emerge dalle differenza di accise versate rispetto a quelle incassate dai Gestori- “ballano” qualcosa come 700 mln di euro all’anno.

Cifre che, di questi tempi, potrebbero richiamare l’attenzione ed ingolosire qualunque Ministro dell’Economia.