



DOCUMENTO FIGISC – ANISA CONFCOMMERCIO

DECRETO LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1 LIBERALIZZAZIONI SETTORE DISTRIBUZIONE CARBURANTI

**AUDIZIONE X[^] COMMISSIONE
SENATO DELLA REPUBBLICA
ROMA 3 FEBBRAIO 2012**

DOCUMENTO DI SINTESI

La posizione di FIGISC ed ANISA CONFCOMMERCIO sulle questioni che devono trovare una definizione soddisfacente, attraverso modificazioni ed integrazioni, nel decreto Monti riguardano tre punti.

Il primo è la modificazione della norma sul self 24h senza assistenza (articolo 18, recante "*Liberalizzazione degli impianti completamente automatizzati fuori dei centri abitati*", comma1): un dispositivo che aggira le norme regionali sugli impianti *ghost* e che è palesemente inutile dopo che l'articolo 28 della legge 111/2011 ha previsto la presenza obbligatoria di un *self prepay* in tutta la rete.

La norma, peraltro, interviene su un problema – la selfizzazione della rete – che non solo non risolve affatto il problema della eccessiva consistenza della nostra rete distributiva (numero altissimo di impianti, erogati per impianto bassissimi, costi maggiori derivanti dalla sua dimensione), ma che è di fatto superata da una realtà che è già più avanti, e che contava già negli anni scorsi circa 14.000 impianti dotati di *self prepay* e 8.000 impianti dotati di *postpay*.

Il secondo è che la norma che azzerava la gratuità delle carte di pagamento per acquirenti e venditori in relazione a transazioni minori a 100 euro (articolo 27, recante "*Promozione della concorrenza in materia di conto corrente o di conto di pagamento di base*" comma 1, lettera d), va rimossa ripristinando l'efficacia di una disposizione che, introdotta con la legge 183/2011, aveva la sua ragion d'essere in relazione sia alla diffusione dell'uso della moneta elettronica, sia come deterrente agli episodi di criminalità che interessano il settore), e costituiva un indubbio vantaggio anche per il Consumatore.

Il terzo punto riguarda i contratti e gli accordi che regolano i rapporti tra la proprietà degli impianti ed i gestori che non siano proprietari degli impianti (articolo 17, recante "Liberalizzazione della distribuzione dei carburanti", comma 2).

Premesso che la norma deve continuare a garantire il principio della rappresentanza della categoria e, quindi, il concetto di contrattazione collettiva, si chiede che, nella fase di conversione del decreto, vengano introdotte integrazioni tali da rendere solleciti e certi i tempi per la definizione delle nuove formule contrattuali, in modo che il settore debba adempiere rapidamente e concretamente ai contenuti della norma stessa, affidando altresì al Ministero dello sviluppo economico compiti di controllo e monitoraggio dello stato di attuazione della parte contrattuale.

FIGISC ed ANISA CONFCOMMERCIO, in relazione agli altri contenuti del decreto legge che riguardano il settore della distribuzione dei carburanti, si pronunciano per la loro conferma nel testo attualmente approvato.

VALUTAZIONE GENERALE DEL PROVVEDIMENTO

Dopo non poche indiscrezioni, che hanno determinato altrettante reazioni dalle diverse parti interessate, il testo del decreto sulle liberalizzazioni è stato infine approvato dal Governo.

Un primo approssimativo giudizio può essere che il decreto non abbia mantenuto tutte le aspettative che, a torto od a ragione, si erano coagulate attorno a questo provvedimento.

Per quanto riguarda la posizione di FIGISC ed ANISA CONFCOMMERCIO il testo che ora dovrà affrontare il proprio *iter* parlamentare contiene aspetti di equilibrio e di buon senso, ma anche punti controversi su cui esistono motivate riserve.

Non siamo stati tra coloro che hanno scommesso sulla questione della rimozione del vincolo di fornitura in esclusiva; anzi, abbiamo ritenuto che una rottura *ope legis* della relazione funzionale che esiste tra affidamento in comodato delle attrezzature da parte della proprietà degli impianti e fornitura in esclusiva al Gestore precostituisse un rischio ben maggiore delle apparenti libertà che avrebbe comportato una simile evoluzione dei rapporti: la fine dei contratti in essere e l'estinzione della Categoria in quanto tale, o estromessa dall'impianto o marginalizzata in formule contrattuali decisamente peggiorative (ad esempio, l'associazione in partecipazione) rispetto alle attuali.

O quanto meno, abbiamo sempre inteso evitare che una simile evoluzione intervenga prima e senza una preventiva concertazione su formule contrattuali innovative tra l'industria petrolifera e le reti convenzionate e la rappresentanza dei Gestori, a scongiurare una caduta libera "*senza rete*" in una conflittualità alimentata non solo dall'asprezza del mercato, ma anche esacerbata da interventi d'imperio sul settore.

Da questo punto di vista e su questa tematica specifica, il decreto alla fine ha, appunto, spuntato una posizione di equilibrio e di buon senso rispetto alle ipotesi oltranziste emerse dalle prime versioni che sono circolate (rottura del vincolo e devoluzione "forzosa" di un terzo della rete, questa ultima ipotesi, pareva di capire, più che finalizzata ai Gestori, funzionale a soggetti "terzi" non ben definiti, ma con ben altre risorse e strategie di espansione).

Sul fronte della liberalizzazione delle attività *non oil*, i contenuti non sono particolarmente eclatanti: norme di "apertura" sulle attività collaterali, infatti, erano già previste fin dalla legge 57/2001 (bar e commercio al dettaglio di limitata superficie), la vendita dei giornali era stata introdotta (con una limitazione di superficie) nella modalità di "rivendita non esclusiva" sin dalla legge 108/1999: la novità si riduce all'introduzione della vendita dei tabacchi, peraltro per gli impianti che abbiano una superficie superiore ai 1.500 metri quadri.

Due sono i fattori di criticità e di negatività.

Il primo riguarda le modalità di esercizio del self prepay 24 ore su 24 (attrezzatura resa obbligatoria per tutta la rete già dall'articolo 28 della legge 111/2011), che ora vengono – una prescrizione che viene da Antitrust – deprivati di ogni forma di presenza del Gestore, pure prevista dalla norma originaria.

Sia pure con una applicazione che esclude gli impianti posti nei centri abitati, si tratta di una norma che diffonde di fatto il ghost oltre i limiti posti dalle normative regionali che ne hanno disciplinato lo stabilimento. Una norma negativa per la Categoria, che abbiamo chiesto al Governo di rivedere, in quanto l'esercizio del *self prepay* è già stato generalizzato nella rete, peraltro con tempi rapidi di adeguamento (un anno).

Il secondo forte elemento di negatività è l'aver introdotto nel decreto del tutto surrettiziamente ed in "zona Cesarini" e per di più al di fuori delle norme per il settore (e infatti si ritrova nell'articolo 27) la sospensione della gratuità per consumatori e rivenditori delle carte di pagamento per transazioni in moneta elettronica fino a 100 euro, che il Governo precedente aveva introdotto con la legge 183/2011.

Il sistema bancario ha quindi trovato l'avallo del Governo per contrastare una misura utile anche al consumatore, misura che era stata introdotta sia per incentivare la diffusione dell'uso della moneta elettronica, sia come misura deterrente degli episodi di criminalità che interessano, purtroppo, i Gestori a causa dell'ingente quantità di contante circolante negli impianti.

Anche su questo abbiamo chiesto al Governo di ripristinare la norma originaria e, in relazione allo sviluppo di questa vertenza, stiamo predisponendo iniziative di mobilitazione e protesta, alternative alla chiusura degli impianti, sulle cui modalità, durata e tempistiche gli organi dirigenti assumeranno precisi indirizzi in queste settimane.

Le questioni generali aperte sul settore sono, comunque, sempre le stesse: l'incidenza dei prezzi dei carburanti, tema di grande rilevanza mediatica e non immune da semplificazioni, aspettative e demagogie, e, questione che ci riguarda come rappresentanza della Categoria, le condizioni in cui il Gestore è costretto ad operare sul mercato.

Difficile conciliare prezzi più contenuti dei carburanti con una fiscalità che è diventata così imponente nell'ultimo anno da costituire ormai il 60 % del prezzo contro il 10 % della componente del sistema distributivo: i soli aumenti delle imposte dell'ultimo anno sono tali (da 20 a 25 cent/ litro) da essere superiori di alcuni centesimi all'intero costo del sistema distributivo (circa 15 cent/litro), situazione che ha portato il prezzo italiano della benzina ad essere il più alto in Europa, quando solo un anno fa ben nove Paesi comunitari avevano un prezzo più alto.

Sui prezzi si sono creati alcuni teoremi di difficile dimostrazione.

Ad esempio, si è coltivata l'idea che per abbattere il prezzo di 10/12 cent/litro basterebbe generalizzare a tutta la rete il modello delle "pompe bianche" o della GDO, passando sotto silenzio che il vantaggio di queste "nicchie" (circa l'8/10 % della rete) è proprio quello di operare da terze rispetto ai costi complessivi del sistema distributivo, aggio competitivo che verrebbe drasticamente a ridursi in maniera direttamente proporzionale all'incremento della quota di mercato di questi operatori, con il risultato finale di un rilivellamento generalizzato dei prezzi sull'asticella della rete tradizionale.

Il problema vero della rete italiana (ma è una mezza verità) è la numerosità dei suoi punti vendita (il doppio e più di altre reti europee), con una scarsa efficienza (erogati per impianto che sono la metà od un terzo di quelli di altre reti europee): una moltiplicazione di centri di costo che origina il così detto "stacco Italia" del prezzo industriale, sul quale, tuttavia, vi sono forti margini di imprecisione rispetto al metodo di calcolo e su cui si tratta di prendere atto della sua drastica diminuzione nelle ultime rilevazioni prezzo della Commissione Europea.

Mezza verità perché a questi maggiori costi fa da contrappeso un presidio territoriale che è due/tre volte più intenso che in quei Paesi comunitari che sono più efficienti e meno costosi, ma che assoggettano il consumatore ad una mobilità più onerosa per il rifornimento.

Anche qui l'approccio non è semplice e soprattutto non è miracolistico sul fronte dei prezzi, dati i tempi necessari per una razionalizzazione (assai più importante di una "selfizzazione", che, comunque, è già stata scritta dalle norme previgenti il decreto Monti) che appare scarsamente conciliabile con le reiterate liberalizzazioni che hanno a loro volta "gonfiato" la consistenza della rete.

Anche sul ruolo del Gestore e sulla sua *mission* di competere si sono coltivati schematismi ed aspettative.

La contraddizione che salta agli occhi è la differenza tra prezzi di cessione alla rete affidata in gestione e prezzi di cessione da extrarete "spurio" offerti a pompe bianche e GDO: un gap di 10/12 cent/litro a monte del margine operativo lordo del Gestore che diventa, quindi, di 14/16 cent e che si riflette sulla guerra dei prezzi.

Rispetto a tale disparità di precondizioni di operatività sul mercato (che pure hanno origine dal fatto che gli operatori indipendenti hanno investito negli impianti, mentre petrolifere e convenzionati sono proprietari nell'impianto che gestisce il "benzinaio"), rimangono due possibili vie d'uscita: o la competizione sui prezzi la fa il Gestore (e di fatto oggi si trova a sacrificare margini per sostenere in quota parte le misure di difesa mercato imposte dalle Compagnie), ma in tal caso serve una "correzione" in senso competitivo del prezzo di cessione, o il rapporto tra Gestore e proprietà deve essere ridisegnato in modo tale da garantire al primo un risultato economico per la funzione che svolge (il sistema di gestione più economico che c'è sulla filiera) e riservare alla seconda, senza improprie contaminazioni, l'onere di confrontarsi e competere sul mercato. In sintesi, fuori il Gestore dal tritacarne della guerra del mercato.

L'articolo 28 della legge 111/2011 conteneva la possibilità di ridefinire i contratti che regolano le relazioni commerciali tra proprietà e gestori, e il decreto Monti ne ribadisce i contenuti: è legge (due volte) dello Stato che possano essere rivisti i contratti in una contrattazione tra rappresentanze ed è legge dello Stato che tali strumenti debbano prevedere equità e non discriminazione nelle condizioni di operatività sul mercato nel bacino di riferimento.

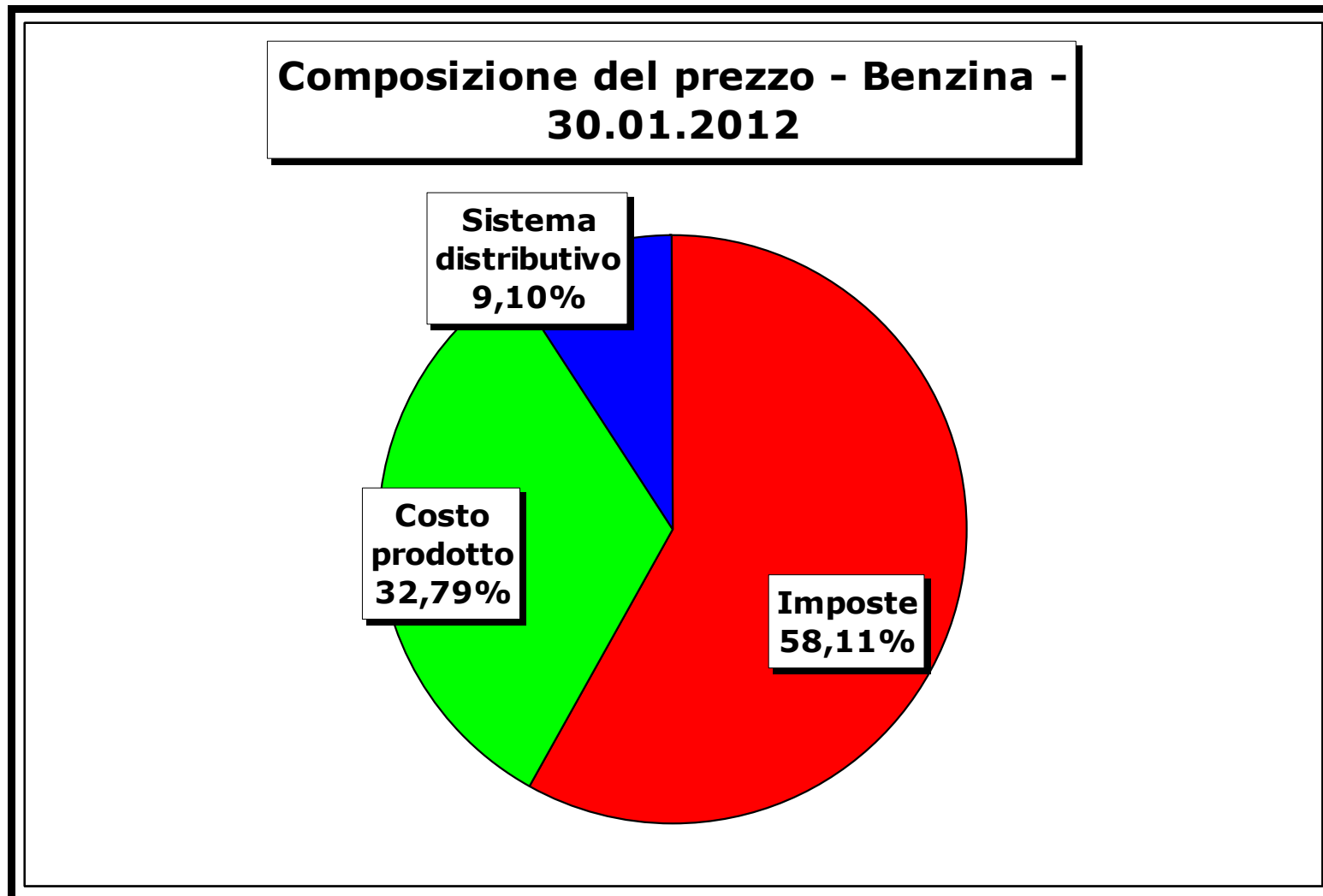
Resta da capire perché da quando fu approvata la legge 111/2011 (luglio dello scorso anno) si siano persi mesi e mesi ad inseguire farfalle, mentre il clima nel settore si è incattivito alla ricerca di reciproche umiliazioni. Non vi è oggi più alcun alibi residuo per continuare nell'inerzia o per disattendere l'applicazione della legge.

Ma proprio perché questo fondamentale aspetto di innovazione e flessibilità di strumenti non continui a restare lettera morta, il testo del decreto va emendato indicando scadenze certe e sollecite per il confronto del settore sulla questione degli accordi e dei contratti, nonché un ruolo di mediazione, controllo e monitoraggio sullo stato di attuazione di questa norma, mediante l'indicazione di date da rispettare e l'affidamento di un ruolo al Ministero dello sviluppo economico.

DOCUMENTO FIGISC – ANISA CONFCOMMERCIO

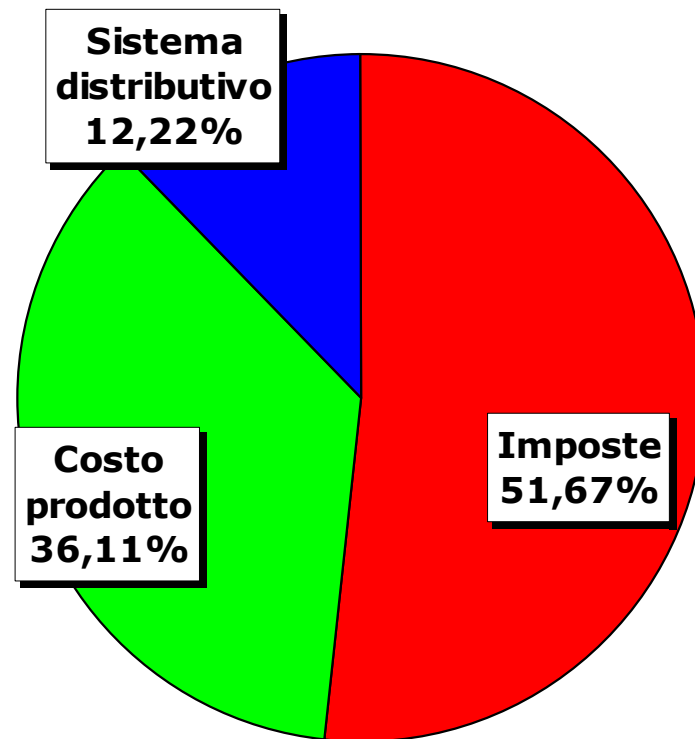
DATI STATISTICI DI RIFERIMENTO

1. COME È COMPOSTO IL PREZZO DEI CARBURANTI



Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

Composizione del prezzo - Gasolio - 30.01.2012



Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

PREZZI DEL 30 GENNAIO 2012 - EURO/LITRO

	Benzina	%
Prezzo servito rete marchio petrolifero	1,77	100,00%
Imposte (accise + IVA)	1,03	58,11%
Costo internazionale del prodotto	0,58	32,79%
Sistema distributivo (*)	0,16	9,10%

(*) di cui: Margine lordo benzinaio)	0,04	2,15%
---	-------------	--------------

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

	Gasolio	%
Prezzo servito rete marchio petrolifero	1,73	100,00%
Imposte (accise + IVA)	0,89	51,71%
Costo internazionale del prodotto	0,66	37,95%
Sistema distributivo (*)	0,18	10,34%

(*) di cui: Margine lordo benzinaio)	0,04	2,20%
---	-------------	--------------

2. L'INCREMENTO DELLE IMPOSTE SUI CARBURANTI

Da un anno ad oggi l'imposizione fiscale statale di base (**accisa + IVA sull'accisa**) è aumentata:

- ✓ **di 18 cent/litro per la benzina;**
- ✓ **di 21 cent/litro per il gasolio.**

Incrementi Accise ed IVA	Benzina	Accisa+ IVA	Gasolio	Accisa+ IVA
	Accisa		Accisa	
Accisa statale fino al 05.04.2011	0,56	0,68	0,42	0,51
Aumento del 06.04.2011 (Fondo spettacolo)	0,57	0,69	0,43	0,52
Aumento del 28.06.2011 (Emergenza Libia)	0,61	0,73	0,47	0,56
Aumento IVA 17.09.2011 (dal 20 al 21%)	0,61	0,74	0,47	0,57
Aumento 01.11..2011 (alluvione Liguria e Toscana)	0,62	0,75	0,48	0,58
Aumento 07.12.2011 (Decreto "Salva l'Italia")	0,70	0,85	0,59	0,72
Differenza da un anno fa	+0,14	+0,18	+0,17	+0,21

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

Se a ciò si aggiunge l'effetto delle **addizionali regionali di accisa sul prodotto benzina** (non gasolio) che alcune regioni hanno fatto scattare in aumento o hanno introdotto per la prima volta dal 1° gennaio 2012 (alcune l'avevano già in precedenza), la differenza è un po' più alta e raggiunge **per la benzina i 19 cent/litro:**

	Accisa	Accisa+IVA
Accisa media in Italia un anno fa	0,57	0,68
Accisa media in Italia oggi	0,72	0,87
Differenza da un anno fa	0,15	0,19

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

3. L'INCREMENTO DEI PREZZI ED I FATTORI DELL'AUMENTO

Da un anno esatto a questa parte, i prezzi sono così aumentati:

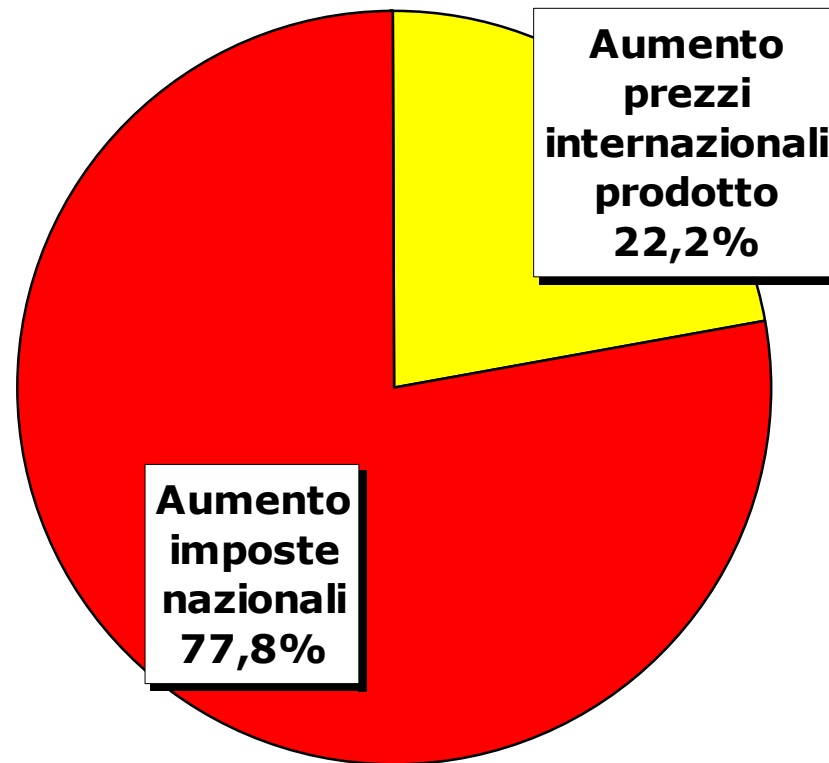
- ✓ **benzina: + 27 cent/litro;**
- ✓ **gasolio: + 35 cent/litro.**

⇒ Per la benzina, di 27 cent/litro di aumento, solo 6 cent/litro sono dovuti all'aumento dei prezzi internazionali del prodotto (greggio e prodotto raffinato) e 21 cent/litro all'aumento delle imposte; **gli incrementi delle imposte avvenuti da un anno a questa parte, dunque, sono responsabili dell'aumento del prezzo nella misura del 77,8 %.**

⇒ Per il gasolio, di 35 cent/litro di aumento, solo 11 cent/litro sono dovuti all'aumento dei prezzi internazionali del prodotto (greggio e prodotto raffinato) e 24 cent/litro all'aumento delle imposte; **gli incrementi delle imposte avvenuti da un anno a questa parte, dunque, sono responsabili dell'aumento del prezzo nella misura del 68,6 %.**

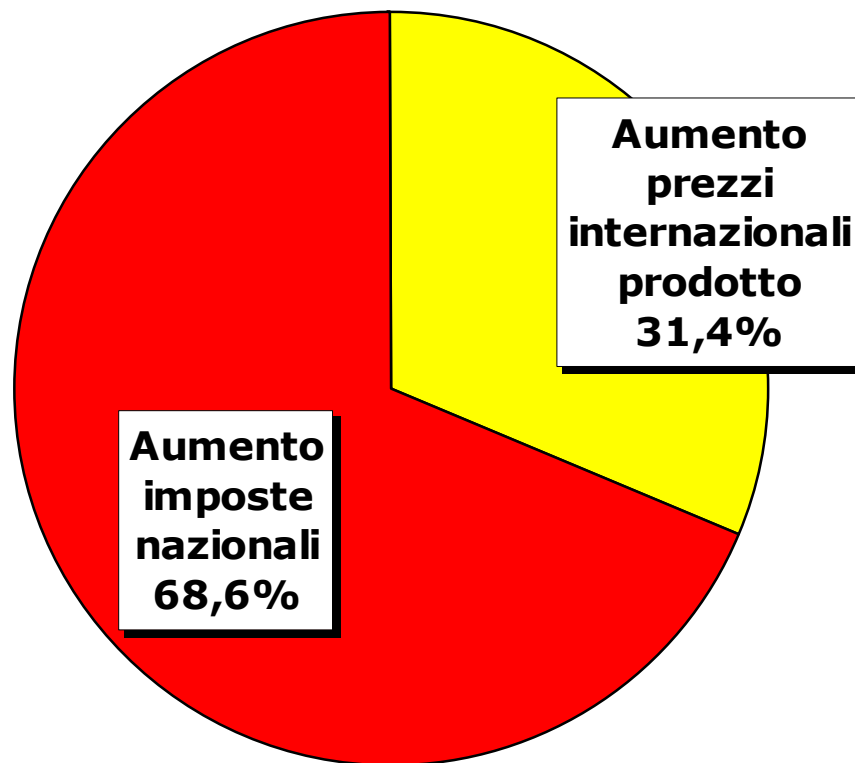
In un anno, il solo aumento delle imposte di base (+18 cent/litro per la benzina, +21 cent/litro per il gasolio) è stato tale da superare l'incidenza sul prezzo totale al pubblico della componente del costo del sistema distributivo (che vale sul prezzo circa 16 cent/litro).

Incidenza dei fattori dell'aumento del prezzo - Benzina - 30.01.2012 su 30.01.2011



Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

Incidenza dei fattori dell'aumento del prezzo - Gasolio - 30.01.2012 su 30.01.2011



Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

4. PREZZI ED IMPOSTE NELL'EUROPA COMUNITARIA

Nell'ultima rilevazione della Comunità Europea (23.01.2012) il prezzo dei carburanti italiani nell'ambito dell'Unione Europea è:

- ✓ **il secondo più alto per la benzina** (preceduto solo da quello della Grecia);
- ✓ **il secondo più alto per il gasolio** (preceduto solo da quello del Regno Unito).

La **fiscalità sui carburanti italiani nell'ambito dell'Unione Europea è:**

- ✓ **la più alta per la benzina;**
- ✓ **la seconda più alta per il gasolio** (preceduta solo da quella del Regno Unito).

Nella **media del mese di gennaio 2011**, il **prezzo dei carburanti italiani** era collocato:

- ✓ **al decimo posto dal più alto in giù per la benzina;**
- ✓ **al quinto posto dal più alto per il gasolio** (preceduto solo da quello del Regno Unito).

Nella **media del mese di gennaio 2011**, la **fiscalità sui carburanti italiani** era:

- ✓ **al dodicesimo posto dal più alto in giù per la benzina;**
- ✓ **al nono posto dal più alto per il gasolio** (preceduta solo da quello del Regno Unito).

AUMENTO DI PREZZI ED IMPOSTE IN EUROPA COMUNITARIA NELL'ULTIMO ANNO

BENZINA				
Paese	Prezzo 23.1.12	Imposte 23.1.12	% su prezzo 24.1.11	% su imposte 24.1.11
Grecia	1,72	1,00	+5,0%	+1,7%
Italia	1,71	1,02	+16,4%	+25,7%
Olanda	1,70	1,01	+6,3%	+2,9%
Danimarca	1,66	0,92	+8,3%	+4,2%
Svezia	1,66	0,97	+11,2%	+6,6%
Belgio	1,63	0,90	+10,0%	+3,0%
Finlandia	1,61	0,91	+7,8%	+1,7%
Portogallo	1,60	0,88	+6,7%	+2,3%
Regno Unito	1,60	0,96	+6,1%	+1,7%
Germania	1,59	0,91	+8,3%	+2,2%
Francia	1,56	0,87	+6,2%	+2,5%
Irlanda	1,48	0,85	+11,0%	+7,2%
Slovacchia	1,47	0,82	+5,8%	+2,0%
Cechia	1,43	0,74	+3,3%	-2,1%
Ungheria	1,42	0,71	+5,0%	-1,5%
Malta	1,41	0,68	+7,6%	+2,3%
Austria	1,39	0,76	+7,8%	+2,3%
Slovenia	1,38	0,72	+7,9%	+4,3%
Spagna	1,37	0,65	+7,8%	+2,9%
Lettonia	1,37	0,68	+12,2%	+12,8%
Lituania	1,35	0,67	+7,6%	+2,6%
Lussemburgo	1,34	0,64	+7,4%	+1,9%
Estonia	1,33	0,64	+9,7%	+3,1%
Polonia	1,31	0,63	+4,8%	-4,3%
Romania	1,26	0,60	+8,7%	+2,7%
Cipro	1,24	0,53	+5,6%	+1,6%
Bulgaria	1,22	0,57	+6,3%	+2,3%

GASOLIO				
Paese	Prezzo 23.1.12	Imposte 23.1.12	% su prezzo 24.1.11	% su imposte 24.1.11
Regno Unito	1,70	0,98	+8,8%	+2,4%
Italia	1,69	0,89	+25,1%	+36,9%
Svezia	1,63	0,86	+12,2%	+10,6%
Finlandia	1,57	0,66	+21,3%	+14,7%
Grecia	1,55	0,72	+8,7%	+3,6%
Ungheria	1,50	0,69	+13,5%	+10,0%
Irlanda	1,48	0,76	+15,3%	+9,7%
Danimarca	1,48	0,69	+10,9%	+4,8%
Belgio	1,47	0,68	+14,7%	+9,1%
Germania	1,46	0,70	+10,9%	+3,3%
Cechia	1,46	0,67	+7,1%	-0,6%
Portogallo	1,45	0,64	+10,3%	+4,5%
Olanda	1,43	0,67	+10,5%	+4,6%
Francia	1,42	0,67	+10,2%	+5,2%
Slovacchia	1,41	0,64	+10,2%	+4,1%
Estonia	1,41	0,63	+13,2%	+4,5%
Austria	1,40	0,67	+10,5%	+3,5%
Lettonia	1,37	0,60	+12,6%	+8,2%
Polonia	1,35	0,59	+12,7%	+6,2%
Malta	1,34	0,59	+10,7%	+3,5%
Spagna	1,33	0,55	+10,3%	+4,5%
Lituania	1,33	0,53	+14,3%	+5,8%
Romania	1,32	0,57	+14,9%	+8,3%
Cipro	1,32	0,51	+12,3%	+3,9%
Slovenia	1,31	0,58	+5,5%	-7,4%
Lussemburgo	1,25	0,49	+12,3%	+8,2%
Bulgaria	1,24	0,53	+10,8%	+5,5%

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

In un anno (24 gennaio 2011 -23 gennaio 2012):

BENZINA

- ✓ **il prezzo della benzina in Italia è aumentato di +16,4 %**
- ✓ **la media comunitaria dell'aumento della benzina è di +7,8 %**
- ✓ **le imposte sulla benzina in Italia sono aumentate di +25,7 %**
- ✓ **la media comunitaria dell'aumento delle imposte è di +3,5 %**
- ✓ **il valore di aumento delle imposte sulla benzina più elevato dopo l'Italia tra gli altri 26 Paesi U.E. è quello della Lettonia: +12,8 %**

GASOLIO

- ✓ **il prezzo del gasolio in Italia è aumentato di +25,1 %**
- ✓ **la media comunitaria dell'aumento del gasolio è di +12,2 %**
- ✓ **le imposte sul gasolio in Italia sono aumentate di +36,9 %**
- ✓ **la media comunitaria dell'aumento delle imposte è di +6,6 %**
- ✓ **il valore di aumento delle imposte sulla benzina più elevato dopo l'Italia tra gli altri 26 Paesi U.E. è quello della Finlandia: +14,7 % e poi quello della Svezia: +10,6 % e dell'Ungheria: +10,0 %**

5. IL PREZZO DEL GREGGIO IL 30 GENNAIO DAL 2000 AL 2012

Data	Brent dollari/barile	Cambio euro/dollaro	Brent euro/barile	Brent euro/litro	Quanto vale al 30.1.2012 più del 30.1.2xxx in euro/litro ?
30/01/2000	27	1,00	27	0,17	+0,36 su 30.01.2000
30/01/2011	27	0,92	29	0,18	+0,35 su 30.01.2001
30/01/2002	20	0,86	23	0,15	+0,38 su 30.01.2002
30/01/2003	31	1,08	28	0,18	+0,35 su 30.01.2003
30/01/2004	31	1,26	24	0,15	+0,38 su 30.01.2004
30/01/2005	46	1,30	35	0,22	+0,31 su 30.01.2005
30/01/2006	63	1,23	51	0,32	+0,21 su 30.01.2006
30/01/2007	55	1,29	43	0,27	+0,26 su 30.01.2007
30/01/2008	91	1,48	62	0,39	+0,14 su 30.01.2008
30/01/2009	43	1,33	33	0,21	+0,32 su 30.01.2009
30/01/2010	73	1,41	52	0,33	+0,20 su 30.01.2010
30/01/2011	96	1,37	70	0,44	+0,09 su 30.01.2011
30/01/2012	110	1,31	84	0,53	al 30.1.2012 vale 0

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

6. PREZZO DELLA BENZINA IL 30 GENNAIO DAL 2000 AL 2012

Data	Prezzo euro/litro	Quanto costa in più alla pompa ?	Quante imposte in più ?	Quanto incide il prodotto in più ?
30/01/2000	1,02	+0,75 su 30.01.2000	+0,33 su 30.01.2000	+0,42 su 30.01.2000
30/01/2011	1,05	+0,72 su 30.01.2001	+0,34 su 30.01.2001	+0,38 su 30.01.2001
30/01/2002	1,01	+0,76 su 30.01.2002	+0,32 su 30.01.2002	+0,44 su 30.01.2002
30/01/2003	1,08	+0,69 su 30.01.2003	+0,31 su 30.01.2003	+0,38 su 30.01.2003
30/01/2004	1,07	+0,70 su 30.01.2004	+0,29 su 30.01.2004	+0,41 su 30.01.2004
30/01/2005	1,14	+0,63 su 30.01.2005	+0,28 su 30.01.2005	+0,35 su 30.01.2005
30/01/2006	1,28	+0,49 su 30.01.2006	+0,25 su 30.01.2006	+0,24 su 30.01.2006
30/01/2007	1,21	+0,56 su 30.01.2007	+0,26 su 30.01.2007	+0,30 su 30.01.2007
30/01/2008	1,36	+0,41 su 30.01.2008	+0,24 su 30.01.2008	+0,17 su 30.01.2008
30/01/2009	1,16	+0,61 su 30.01.2009	+0,27 su 30.01.2009	+0,34 su 30.01.2009
30/01/2010	1,34	+0,43 su 30.01.2010	+0,24 su 30.01.2010	+0,19 su 30.01.2010
30/01/2011	1,50	+0,27 su 30.01.2011	+0,21 su 30.01.2011	+0,06 su 30.01.2011
30/01/2012	1,77	al 30.1.2012 costa ⤴	al 30.1.2012 costa ⤴	al 30.1.2012 costa ⤴

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

7. RETE A MARCHIO E NO-LOGO: LA VERITÀ DEI PREZZI

Quando si parla di prezzi, soprattutto sui *media*, si fa di solito riferimento ad una **sorta di "listino" medio per gli impianti della rete tradizionale** (quella delle compagnie petrolifere e dei retisti convenzionati) **che riguarda la modalità del "servito"**: è questo il prezzo più alto che viene preso a riferimento ed è su questo che si innestano sia le polemiche sull'alto costo dei carburanti, sia i confronti tra i prezzi della rete tradizionale ed i prezzi delle "pompe bianche" o della grande distribuzione (**che vengono presi come modello per una liberalizzazione che dovrebbe avere il potere di "abbassare i prezzi"**).

Se si confrontano i prezzi in questo modo **le differenze sembrano mediamente nell'ordine di 10 cent/litro di maggiore convenienza delle pompe bianche o della GDO.**

In realtà **i prezzi della rete tradizionale sono altri da quelli che vengono comunemente citati**: non solo c'è un prezzo della modalità "fai da te" che è da 2 e 4 cent/litro più bassa del servito, ma vi sono su questa rete promozioni, ribassi e sconti, fino alle "selfizzazioni" spinte (ad esempio il - 10 cent/litro per il *self prepay*).

Ad esempio, mediamente, **nell'ultimo anno i prezzi (media annuale) "veri"** sono stati:

	Benzina	Gasolio
Prezzo medio di listino " <i>servito</i> " rete tradizionale	1,604	1,507
Prezzo medio REALE della rete tradizionale	1,569	1,466
Prezzo medio delle pompe bianche	1,506	1,409
Differenza sul listino con pompe bianche	+0,098	+0,098
Differenza REALE con pompe bianche	+0,063	+0,057

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

La famosa differenza di 10/12 cent/litro spesso sbandierata è, IN REALTÀ, poco più della metà, cioè 6 cent/litro: tale è la REALE differenza media tra la rete tradizionale e le "pompe bianche" nel periodo gennaio 2011 – gennaio 2012.

Ad esempio, mediamente, **nella settimana scorsa i prezzi (media settimanale) "veri"** sono stati:

	Benzina	Gasolio
Prezzo medio di listino " <i>servito</i> " rete tradizionale	1,763	1,728
Prezzo medio REALE della rete tradizionale	1,714	1,691
Prezzo medio delle pompe bianche	1,660	1,633
Differenza sul listino con pompe bianche	+0,103	+0,095
Differenza REALE con pompe bianche	+0,054	+0,058

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

Anche in questo periodo, la famosa differenza di 10/12 cent/litro spesso sbandierata è, IN REALTÀ, quasi la metà metà, cioè da 5 a 6 cent/litro: tale è la REALE differenza media tra la rete tradizionale e le "pompe bianche" nella settimana dal 21/01 al 27/01/2012.

8. LO "STACCO ITALIA" CON L'EUROPA SI STA ESAURENDO

Lo "*stacco Italia*" è la **differenza del prezzo industriale dei carburanti (cioè prezzo al pubblico meno le imposte) che si calcola tra l'Italia e la media dei Paesi dell'Unione Comunitaria che hanno come valuta l'euro, e viene calcolato con la rilevazione dei prezzi di benzina e gasolio che ogni lunedì la Commissione Europea effettua in tutti i 27 Paesi dell'Unione.**

Si è sempre detto **che l'Italia, al netto delle imposte, ha un prezzo industriale più alto della media degli altri Paesi; nella media per l'anno 2011, questa differenza è stata calcolata**

- ✓ **in 4,2 cent/litro per la benzina;**
- ✓ **in 3,5 cent/litro per il gasolio.**

Ma **la media di gennaio 2012 dimostra che lo "stacco" si sta drasticamente ridimensionando:**

- ✓ **a 1,6 cent/litro per la benzina;**
- ✓ **a 2,0 cent/litro per il gasolio.**

Ma **c'è anche un'altra verità su cui non si è fatta attenzione:**

- ✓ siccome lo “*stacco*” si calcola sottraendo al prezzo al pubblico le imposte, sulla benzina bisogna tenere conto non solo della accisa base dello Stato (come si è calcolato), ma anche delle addizionali regionali sulle accise che nel 2011 riguardavano circa il 30 % dei consumi di tale prodotto e che nel 2012 riguarda quasi il 50 % dei consumi di tale prodotto;
- ✓ dal prezzo industriale, infatti, bisogna togliere nel 2011 mediamente circa 1 cent/litro, corrispondente alle addizionali regionali sull'accisa della benzina (+ IVA) allora in vigore, mentre nel 2012 bisogna togliere circa 2,1 cent/litro, corrispondenti alle addizionali regionali sull'accisa delle benzina (+ IVA) ora vigenti;
- ✓ se si tiene conto di questa incontestabile realtà, lo “*stacco*” sul prezzo della benzina risulta inferiore a quello ufficiale nel 2011 ed addirittura risulta azzerato (anzi negativo – cioè il prezzo industriale italiano è minore della media dei Paesi Euro) nel 2012:

Periodo	Benzina “ <i>Stacco</i> ” ufficiale	Benzina “ <i>Stacco</i> ” effettivo	Gasolio “ <i>Stacco</i> ”
Media anno 2011	0,042	0,032	0,035
Media gennaio 2012	0,016	-0,005	0,020

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

9. LO "STACCO ITALIA" E LA RETE DISTRIBUTIVA ITALIANA

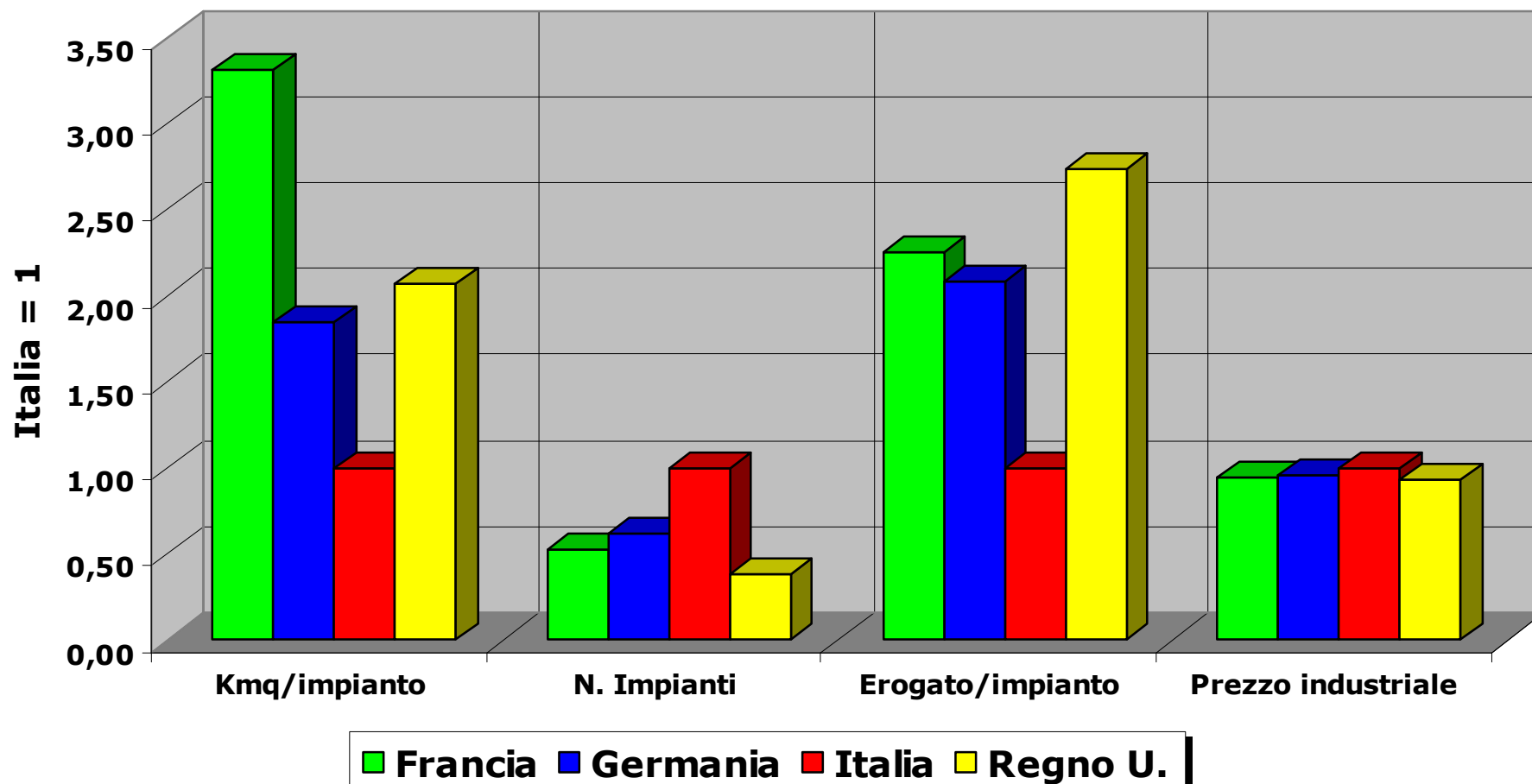
Le motivazioni dello "stacco Italia" stanno nelle caratteristiche della rete distributiva nazionale:

- ✓ l'Italia ha una rete con un numero di punti vendita da 2 a 2,6 volte SUPERIORE a quello di Paesi come Francia, Germania o Regno Unito
- ✓ in Italia un impianto di distribuzione ha un erogato che è da 2 a 2,5 volte INFERIORE a quello di Paesi come Francia, Germania o Regno Unito
- ✓ in Italia c'è un impianto di distribuzione ogni 13 km², in Francia uno ogni 43 km², in Inghilterra uno ogni 27 km² ed in Germania uno ogni 24 km²

Paesi	km ² /impianto su base Italia=1	N. Impianti su base Italia=1	Erogato/impianto su base Italia=1	Prezzo industriale su base Italia=1
Francia	3,31	0,53	2,26	0,95
Germania	1,85	0,62	2,09	0,96
Italia	1,00	1,00	1,00	1,00
Regno Unito	2,08	0,38	2,74	0,93

Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

**Presidio territoriale, impianti, erogato e prezzo industriale -
Italia = valore 1**



Elaborazione FIGISC ANISA Confcommercio

L'esistenza di un numero molto elevato di impianti comporta una maggiore entità di singoli investimenti, di costi di logistica e di gestione.

La ragione dello "stacco Italia", pertanto, non è certamente una sorta di "perversione" del sistema distributivo nazionale, né un problema di maggiore o minore selfizzazione della rete, quanto la conseguenza di UN NUMERO ELEVATO DI CENTRI DI COSTO, CORRISPONDENTI ALL'ELEVATA CONSISTENZA DELLA RETE ITALIANA RISPETTO AD ALTRE RETI EUROPEE, DA UN LATO, MA ANCHE, DALL'ALTRO, AD UNA CAPILLARITÀ DI SERVIZIO ALTROVE SCONOSCIUTA.