

Nota informativa FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - Piazza G.G. Belli, 2 Roma
Presidenti Nazionali: FIGISC - LUCA SQUERI - ANISA - STEFANO CANTARELLI
Segretario Nazionale FIGISC ANISA: FABRIZIO PARROTTA - Segreteria: Catia Cenciarelli
Telefono: 06 5866351 / 06 5866417 - Fax 06 58331724
e-mail Figisc: figisc@confcommercio.it e-mail Anisa: anisa@confcommercio.it
www.figisc.it

pagine 7

PROTOCOLLI, RISTRUTTURAZIONI E CHIUSURE VOLONTARIE: CHI PAGA COSA ?

Dal 2004 al 2009 - secondo calcoli ministeriali - l'apposito Fondo indennizzi istituito per la razionalizzazione della rete ai tempi della prima liberalizzazione è intervenuto a sostegno della chiusura di circa 700 impianti (per la precisione 683). Nello stesso periodo, stando ai dati UTF, le autorizzazioni sono passate da 24.900 unità a fine 2003 a 25.000 unità nel 2010 (esattamente da 24.886 a 24.987), con un incremento di 101 unità, ovvero di 784 nuovi impianti, ove si tenga conto dei 683 chiusi!



Lo Scarabeo e la fatica di Sisifo

Una notevole "fatica di Sisifo", al termine della quale - come nel mito - la

pietra della riduzione dei punti vendita, difficoltosamente spinta in salita, è ripiombata sul fondo della proliferazione della rete.

Un mito - a quanto pare - destinato a ripetersi nella nuova stagione del "protocollo" per il settore della distribuzione carburante: ossia, come risolvere l'insolubile problema di chiudere impianti nel contesto di norme che impediscono di impedire di aprirne indiscriminatamente di nuovi.

In ogni caso, ci sono senz'altro un paio di osservazioni di primo acchito da fare. La prima è in ordine all'interrogativo: chi paga?

Tutti gli indizi portano, intanto, a concludere che la chiusura di impianti sembri riguardare solo l'apparato distributivo tradizionale (ossia, industria petrolifera e convenzionati): sia perché lì si anniderebbe - secondo la *vulgata* di moda - l'inefficienza della rete, sia perché non si può certo far chiudere impianti ai soggetti emergenti (ed investiti del compito salvifico di abbattere i prezzi, sempre secondo la *vulgata* corrente) quali le "pompe bianche" o la grande distribuzione.

Così alla riduzione su base "volontaria" della rete dovrebbe contribuire - alimentando il Fondo indennizzi esistente, ovvero strutturandolo per renderlo più elastico e funzionale alla nuova *mission* - solamente l'apparato distributivo tradizionale in quanto, salvo

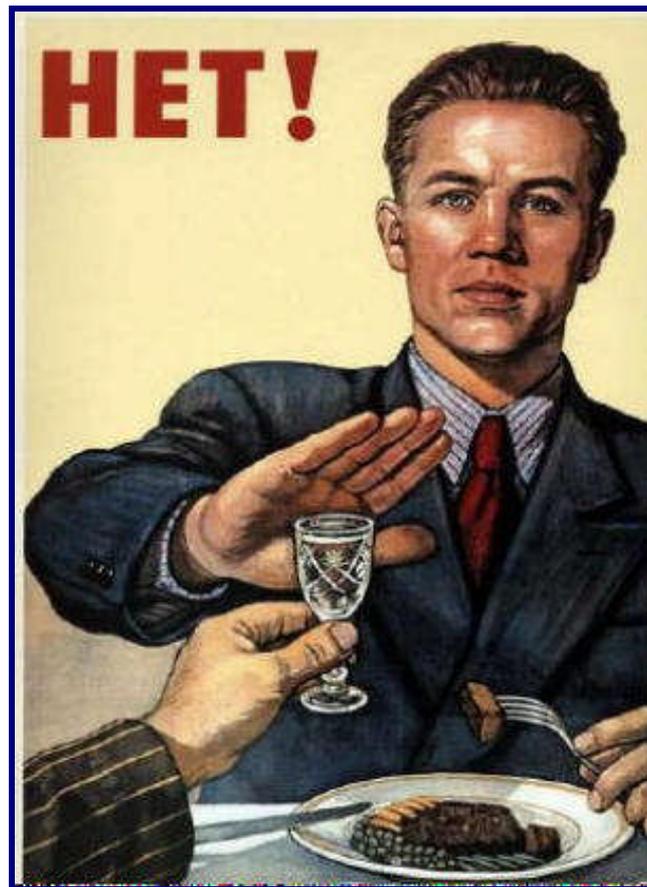
precise misure che chiariscano, appunto, chi paga – non sembra che a questo processo siano chiamati a dare un apporto proprio quei soggetti che in questi anni, ed ancor più nei prossimi, hanno destrutturato e rapinato il mercato con una politica di prezzi resa possibile solo da un'alterazione delle condizioni di parità nella fase della cessione a monte del prodotto. Per questi, insomma, vi sarebbe una ennesima "zona franca". Qualcuno vorrà porvi rimedio ripristinando regole comuni per tutto il settore?

Un'altra domanda è: cosa si paga? Pare, tra le pieghe delle ipotesi, che si pensi di istituzionalizzare la fuoriuscita del Gestore (indennizzabile con il solito Fondo) per favorire la trasformazione di un certo numero di impianti presidiati in impianti totalmente "ghost" con la stupefacente motivazione che "il vantaggio per l'utenza sarebbe di poter mantenere" dopo aver estromesso il Gestore "un punto di rifornimento moderno, sempre aperto nelle 24 ore e con un prezzo di carburante vantaggioso". Che sembra una interpretazione particolarmente perversa di "ristrutturazione" del settore.

Insomma, si tratterebbe di una rottamazione di una quota parte di Gestori, non già di una chiusura di impianti, che, anzi, resterebbero aperti per determinare comunque ai Gestori residui operanti nel contesto territoriale ulteriori difficoltà nella guerra dei prezzi.

Non è certo con queste rondini che si fa una buona primavera, e, per di più, la stagione è appena gli inizi.

La pozione, infine, è decisamente piuttosto amara da inghiottire.



**Manifesto di lotta all'alcolismo:
"Njet !" dice la scritta in russo**

**SAGLIA: "LE IMPOSTE SUI
CARBURANTI SONO ALTE,
MA NON SI POSSONO
DIMINUIRE NÈ ACCISE,
NÈ IVA"**

Di imposte sui carburanti ha parlato qualche giorno fa il Sottosegretario allo sviluppo economico, On.le **Stefano SAGLIA**, partecipando ad un convegno: "Un abbassamento dell'Iva e delle accise sui carburanti sarebbe un provvedimento giusto, ma non alla vigilia di una manovra nell'ordine di 25 miliardi di euro. Penso che tutti siano d'accordo che le accise sono eccessive" – ha proseguito il Viceministro – "Devo tuttavia registrare due fatti oggettivi: quelle italiane non sono diverse da

quelle degli altri Paesi; oggi la possibilità di ridurre le accise non c'è".

Per quanto riguarda l'altra componente delle imposte oltre alle accise, l'imposta sul valore aggiunto, l'On.le Saglia ha dichiarato che *"il fatto che segua l'andamento dei prezzi è un'ingiustizia. Così lo Stato diventa complice di operazioni finanziarie internazionali non trasparenti. Tuttavia, in questo momento, il ministro Tremonti deve fare il mestiere più difficile del mondo e quindi tali problematiche dovranno essere affrontate in condizioni diverse dei conti pubblici"*.



Il Sottosegretario Stefano SAGLIA

Non c'era dubbio alcuno sul fatto che che *"non è mai il momento"* (neanche mai sarà!) di abbassare qualsivoglia tipo di imposta, pure il fatto che vi sia un'ammissione senza reticenze sul rilevante peso delle imposte sul prezzo del carburante ci porta a pensare che da tanti anni, invece, ci si sgola a dar la caccia alle streghe a parti assolutamente marginali del prezzo, nonché risibili economicamente (che si parli dello *"stacco"* del prezzo industriale o di altro che sia, secondo il discutibile

must del momento), in nome della cui marginalità, tuttavia, si attuano liberalizzazioni a senso unico, si inventano inutili riforme, si alimenta il fuoco di eterne polemiche su come pagare con il non spendibile suono della moneta l'immangiabile odore dell'arrosto.

Abbiamo, infatti, già evidenziato – e torniamo a farlo – che il tanto conclamato *"stacco"* del prezzo industriale italiano con l'Europa vale (dati della rilevazione comunitaria del 17 maggio) mediamente sul prezzo alla pompa una misura non eccedente il 2,8 %, contro un peso delle imposte che incide mediamente per il 53,91 % (per la benzina 57,13).

A parte l'affermazione che *"il fatto che (l'IVA) segua l'andamento dei prezzi è un'ingiustizia"* è quanto meno strana (l'IVA, infatti, segue per forza il prezzo di qualsiasi bene o servizio: colpisce lo scambio delle merci e dei servizi e la conseguente lievitazione di valore in base ad una determinata aliquota sulla base imponibile), è sostenibile quella che *"quelle (le accise) italiane non sono diverse da quelle degli altri Paesi" ?*

Intanto, v'è da osservare che sulle accise grava anche l'imposta sull'imposta (ossia l'IVA), con aliquote che, nel panorama comunitario vanno dal 15 % (Cipro, Lussemburgo) al 25 % (Danimarca, Svezia, Ungheria), mentre le accise – dati a fine mese aprile 2010 – vanno per la benzina da importi minimi di 0,309 euro/litro (Cipro) ad importi massimi di 0,720 (Olanda) e per il gasolio da importi minimi di 0,256 euro/litro (sempre Cipro) ad importi massimi di 0,663 (Regno Unito).

L'Italia con 0,564 euro/litro per la benzina si pone all'undicesimo posto su 27 Paesi (dall'accisa più alta a quella più bassa – sedici Paesi hanno, pertanto,

un'accisa più bassa), contro una media comunitaria di 0,512 euro/litro; con 0,423 euro/litro per il gasolio si pone all'ottavo posto su 27 Paesi (anche in questo caso in ordine decrescente di accisa - diciannove Paesi hanno, pertanto, un'accisa più bassa) contro una media comunitaria di 0,384 euro/litro. Aggiungendo l'accisa e l'IVA sull'accisa si ottiene la seguente classifica decrescente per prodotto (imposte al netto di quelle gravanti sul prezzo industriale)

Accisa+IVA sull'accisa - Euro/litro

Paese	Benzina	Paese	Gasolio
Olanda	0,857	Regno U.	0,779
Regno U.	0,779	Irlanda	0,568
Germania	0,779	Svezia	0,567
Grecia	0,751	Germania	0,560
Finlandia	0,746	Olanda	0,521
Belgio	0,742	Cechia	0,517
Francia	0,725	Francia	0,512
Svezia	0,721	Italia	0,508
Danimarca	0,716	Slovenia	0,497
Portogallo	0,700	Danimarca	0,487
Irlanda	0,681	Ungheria	0,477
Italia	0,677	Grecia	0,476
Media UE	0,615	Estonia	0,472
Slovacchia	0,612	Media UE	0,461
Cechia	0,606	Belgio	0,451
Ungheria	0,585	Austria	0,442
Austria	0,582	Slovacchia	0,438
Slovenia	0,568	Portogallo	0,437
Lussembur.	0,531	Malta	0,416
Lituania	0,526	Polonia	0,403
Polonia	0,521	Finlandia	0,403
Malta	0,517	Lettonia	0,400
Estonia	0,507	Spagna	0,395
Spagna	0,506	Bulgaria	0,368
Lettonia	0,460	Romania	0,362
Romania	0,429	Lussembur.	0,357
Bulgaria	0,420	Lituania	0,332
Cipro	0,356	Cipro	0,294

Gli importi della tabella sono quelli che l'automobilista europeo corrisponde al proprio Erario nazionale INDIPENDENTEMENTE dal costo del carburante che fa andare la vettura e dai suoi costi di

distribuzione, i quali scontano ancora a parte l'imposta sul valore aggiunto.

Le accise italiane e l'IVA che vi grava - per tornare al Sottosegretario Saglia - sono un po' diverse da quelle degli altri Paesi (ad esempio, circa un 10 % superiori alla media europea: 5/6 eurocent/litro), ma non sono le più alte d'Europa (così come i prezzi non sono assolutamente i più alti d'Europa, del resto).

Negli ultimi quattro anni, peraltro, i Paesi europei sono variamente intervenuti sulla fiscalità dei carburanti: ad esempio, l'Italia non ha modificato la accisa sulla benzina (e la conseguente IVA), mentre l'incremento di quella sul gasolio è contenuta nell'ordine del 2,4 %. Altri Stati hanno modificato sia l'accisa, sia l'aliquota IVA, in genere con un segno in aumento (solo il Regno Unito ha ridotto del 3,4 % le imposte sui due prodotti, e solo sul gasolio la Finlandia, con un - 4,8 %, e la Slovacchia, con un - 1,7 %). Sempre a titolo d'esempio, la Grecia ha incrementato le imposte sulla benzina nell'ordine del 115,2 % (mancano ancora gli aumenti di maggio!), ma anche alcuni tra i nuovi Paesi membri (Cechia, Estonia, Lettonia, Lituania, Slovacchia, Slovenia) hanno attuato aumenti tra un + 28 ed un + 55 % della fiscalità sulla benzina e tra un + 30 ed un + 65 % sul gasolio.

Insomma, l'elevata fiscalità sui carburanti è una scelta politica dell'Europa comunitaria e degli Stati che vi appartengono; l'Italia non si discosta da questa assimilazione generale, perché se ne dica, in questo o quel momento di polemica sui prezzi, su eventuali misure di attenuazione delle imposte gravanti sui carburanti. L'intangibilità di tale presupposto andrebbe francamente ammesso, piuttosto

che recuperare popolarità assecondando campagne di caccia agli "speculatori" ed agli "affamatori del popolo" enfatizzando l'importanza di trascurabili marginalità allo scopo di occultare la macroscopica evidenza di una ipertrofica fiscalità sui carburanti.

2° REPORT SULLE RETI REGIONALI IN AUTOSTRADA: L'EMILIA ROMAGNA

La regione Emilia Romagna conta circa 606,1 chilometri - 1.212 in ambedue le direzioni - di viabilità di tipo autostradale (in tratta, tangenziale, raccordo, o diramazione), pari a circa il 9,5 % del totale nazionale; per contro, in Emilia Romagna sono collocate 36 aree di servizio autostradale, ossia circa il 7,8 % dell'intera rete nazionale.

Le tratte che attraversano il territorio regionale sono la A01 Milano-Napoli, la A13 Padova-Bologna, la A14 Bologna-Taranto, la A15 Parma-La Spezia, la A21 Torino-Piacenza-Brescia e, infine, la A22 Modena-Brennero.



Le aree di servizio sono, nel dettaglio, quelle di Arda Est ed Ovest, Bevano Est ed Ovest, Campogalliano Est ed O-

vest, Cantagallo Est ed Ovest, Castelvivoglio Est ed Ovest, La Pioppa Est ed Ovest, Medesano Est ed Ovest, Montefeltro Est ed Ovest, Nure Nord e Sud, Po Est ed Ovest, Roncobilaccio Est ed Ovest, Rubicone Est ed Ovest, San Martino Est ed Ovest, Santa Eufemia Est ed Ovest, Santerno Est ed Ovest, Secchia Est ed Ovest, Sillaro Est ed Ovest, Tugo Est ed Ovest.

La ripartizione delle tratte e delle AdS per province è quella contenuta nella seguente tabella:

Province	Totale	Km
BOLOGNA	10	140,4
FERRARA	2	71,4
FORLÌ - CESENA	4	43,0
MODENA	4	93,4
PARMA	6	89,9
PIACENZA	4	52,8
RAVENNA	4	48,2
REGGIO EMILIA	0	37,6
RIMINI	2	29,5
TOTALE	36	606,1

Non sono ancora disponibili (lo saranno probabilmente a giugno inoltrato) i dati ministeriali relativi alle vendite disaggregate a livello regionale e provinciale di carburanti per l'anno 2009, per cui è possibile analizzare il panorama delle vendite solamente sino alle consistenze relative all'anno 2008.

Vi è preventivamente da considerare che i volumi delle vendite sono complessivamente in calo sull'intera rete regionale, ivi compresa quella ordinaria: dal 2003 al 2008, infatti, sono andati perduti volumi per 308 milioni di litri, pari ad un - 9,54 %.

Vendite sull'intera rete – Mld litri

Anno	Mld litri	Var % su '03
2003	3,118	=
2004	3,090	-0,88%
2005	3,025	-2,99%
2006	2,992	-4,03%
2007	2,957	-5,15%
2008	2,820	-9,54%

La quota della rete autostradale sul totale di tutta la rete è scesa dal 15,72 % del 2003 al 14,51 % dell'anno 2008 e la perdita percentuale di vendite è ben più severa di quella riscontrata per la rete totale: pari ad un - 16,51 % ed a 81 milioni di litri in meno.

Vendite rete autostrada – Mld litri

Anno	RA	Var. % annua	Var. % '03
2003	0,490	=	=
2004	0,464	-5,25%	-5,25%
2005	0,442	-4,88 %	-9,87%
2006	0,445	+0,84 %	-9,11%
2007	0,446	+0,05 %	-9,06%
2008	0,409	-8,19 %	-16,51%

La rete ordinaria (la cui quota sui consumi dell'intera rete è aumentata dall'84,28 % del 2003 all'85,49 % del 2008) ha diminuito il volume delle vendite in ragione di 217 milioni di litri (due volte e mezza volte la perdita della rete autostradale), ma con una minore incidenza percentuale data la consistenza del totale: ossia non oltre un - 8,24 %.

Vendite rete ordinaria – Mld litri

Anno	RO	Var. % annua	Var. % '03
2003	2,628	=	=
2004	2,626	-0,07%	-0,07%
2005	2,583	-1,64%	-1,70%
2006	2,547	-1,40%	-3,08%
2007	2,511	-1,39%	-4,42%
2008	2,411	-4,00%	-8,24%

Sempre sulla base dei dati del 2008 (e delle annate precedenti) si può anche analizzare con un dettaglio più accurato e sino al livello provinciale (beninteso, nelle province in cui sono allocate aree di servizio) la consistenza degli erogati medi per singolo impianto: i risultati sono interessanti, sia in riferimento al dato 2008 che al confronto con esercizi precedenti.



A parte la provincia in cui non sono allocate aree di servizio (Reggio Emilia), per le altre i dati sono quelli rappresentati nella seguente tabella.

Erogato per Ads/milioni litri - 2008

Aree	Vendite mln lt.	N. ADS	Erogato AdS '08
Modena	64,597	4	16,149
Bologna	130,193	10	13,019
Piacenza	50,394	4	12,598
Forlì Ces.	45,955	4	11,489
REGIONE	409,143	36	11,365
Parma	65,339	6	10,890
Rimini	21,304	2	10,652
Ravenna	25,139	4	6,285
Ferrara	6,223	2	3,111

Il dato per provincia è estremamente differenziato: si va da un massimo di 16,149 milioni di litri per AdS per Modena ad un minimo di 3,111 per Ferrara, su un dato medio regionale pari a

11,365 milioni di litri. Quattro province (Modena, Bologna, Piacenza, Forlì-Cesena) stanno sopra la media regionale, altre quattro (Parma, Rimini, Ravenna e Ferrara) vi si collocano sotto; le ultime due, peraltro, hanno erogati pari, rispettivamente, a circa la metà ed a meno di un terzo della media regionale, assolutamente al di là del limite di sostenibilità economico-finanziaria della gestione.

Confrontando i dati più recenti disponibili con quelli di esercizi precedenti, si evince che dal 2003 al 2008 la diminuzione dell'erogato risulta mediamente pari ad un - 16,51 %, con punte massime del 58,70 % (Ferrara) e minime del 6,58 % (Modena): si va, in cifre assolute, dagli 820.000 litri di Parma agli oltre 4,4 milioni di Ferrara.

Erogato per Ads/milioni litri

Aree	Erogato AdS '03	Erogato AdS '08	Var. %
Modena	17,287	16,149	-6,58%
Parma	11,710	10,890	-7,01%
Rimini	11,828	10,652	-9,94%
REGIONE	13,612	11,365	-16,51%
Bologna	15,823	13,019	-17,72%
Piacenza	15,423	12,598	-18,31%
Ravenna	7,885	6,285	-20,30%
Forlì Ces.	15,112	11,489	-23,98%
Ferrara	7,534	3,111	-58,70%

Una stima degli erogati medi per tratta autostradale restituisce i seguenti valori approssimativi:

- ✓ A01, 13,135 milioni di litri/AdS;
- ✓ A13, 8,065 milioni di litri/AdS;
- ✓ A14, 10,320 milioni di litri/AdS;
- ✓ A15, 10,890 milioni di litri/AdS;
- ✓ A21, 12,598 milioni di litri/AdS;
- ✓ A22, 16,149 milioni di litri/AdS.

Per quanto riguarda i *brand* che sono esposti sulle AdS della regione Emilia

Romagna, la situazione attuale è la seguente: Agip 14, Api 2, Erg 2, Esso 6, Omv 1, Q8 2, Shell 2, Tamoil 4 e, infine, Total 3.



STASERA ASSEMBLEA DEI GESTORI ENI DELLA LOMBARDIA

LUNEDÌ 24 MAGGIO 2010
ALLE ORE 21,00
c/o Unione Confcommercio
Corso Venezia 49 - MILANO -
Sala "COLUCCI"

È convocata l'**assemblea dei gestori ENI-AGIP della Lombardia** per **questa sera** per discutere del seguente **ordine del giorno**:

- 1) comunicazioni del Presidente;
- 2) informativa sulle decisioni e proposte del tavolo ministeriale sulle riforme del settore;
- 3) rapporto con ENI, novità ed ultimi aggiornamenti contabili;
- 4) novità ed ultimi aggiornamenti su sicurezza colonnine *selfservice*;
- 5) varie ed eventuali.