

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

OCCHIO AI PREGIUDIZI: I PREZZI IN AUTOSTRADA SONO IN LINEA CON QUELLI MEDI NAZIONALI

Che l'*appeal* della rete autostradale sia in ribasso da alcuni anni non è certo una novità: in assenza di dati ufficiali aggiornati al 2009, infatti, l'entità del decremento delle vendite nelle aree di servizio dal 2003 al 2008 è di 788 milioni di litri, pari ad un - 18,60 %.

Vendite in autostrada - Miliardi litri

Anno	Vendite	Var % su '03
2003	4,237	=
2004	4,015	-5,24%
2005	3,869	-8,69%
2006	3,835	-9,49%
2007	3,753	-11,42%
2008	3,449	-18,60%
2008	var % su '07	-8,10 %

Della crisi delle vendite - che sono in fase declinante già dal 2004 - non è affatto responsabile una significativa variazione dei flussi di traffico, che, per contro, sono stati in ascesa sino al 2007 e la cui diminuzione (sono disponibili anche i dati AISCAT 2009) è contenuta nell'ordine dello 0,80 % (2008 sul 2007) e dell'1,66 % (2009 rispetto al 2007): infatti, ad esempio, dal 2008 al 2007 le vendite sono diminuite in

ragione dell'8,10 % contro una diminuzione del traffico dieci volte inferiore.

Milioni veicoli/km autostrada

Anno	Percorrenze	Var % su '03
2003	77,425	=
2004	79,003	+2,04%
2005	79,346	+2,48%
2006	81,864	+5,73%
2007	83,731	+8,14%
2008	83,064	+7,28%
2009	82,345	+6,35%
2008	var % su '07	-0,80%
2009	var % su '07	-1,66%



Nei confronti della rete autostradale - in una lunghissima fase contrassegnata dalla questione dei prezzi troppo alti dei carburanti - per certo è prevalso il concetto che, in considerazione dei costi del servizio organizzato con le caratteristiche delle aree autostradali sia meno conveniente rifornirsi presso tale rete, a maggior ragione perché spesso - in prossimità di un raccordo o di un casello - si ritiene che la rete ordinaria possa offrire prezzi più bassi (magari

presso una "pompa bianca" delle tante che ormai si trovano sparse nel territorio).

Tuttavia, il **concetto che il prezzo dei carburanti in autostrada sia necessariamente alto ("più alto") è spesso un puro pregiudizio scalzato dai fatti**: nelle oltre 460 aree di servizio del Paese, infatti, è possibile trovare – come nella rete ordinaria – modalità di servizio diverse ("servito" e "self"), cui corrispondono prezzi sensibilmente diversi, nonché un elevato grado di concorrenza (un fatto che, come per la rete ordinaria, sembra passare – nonostante sia macroscopico – del tutto inosservato ai soliti corifei delle liberalizzazioni d'accatto).

In modo particolare, la diffusione dell'iniziativa del "Prezzo Amico", legata al servizio selfizzato, consente di concludere che **i prezzi in autostrada sono mediamente in linea con il prezzo medio nazionale** (rilevato ogni lunedì dal Ministero dello sviluppo economico per la rete nazionale) **e nelle loro medie minime anche notevolmente inferiori**.

Per dare conto di questa affermazione sono stati posti a confronto i prezzi dell'intera rete Italia, rilevati dal Ministero ogni lunedì, dal 18 gennaio al 10 maggio, rispetto alla media dei prezzi medi del "servito" autostradale ed alla media dei minimi: il risultato è di sicuro interesse per contrastare il ricorrente pregiudizio della non convenienza al rifornimento in autostrada.

Il dato significativo di confronto è che – mediamente per il periodo di osservazione analizzato –, per quanto attiene alla **benzina**, **i prezzi medi sono più alti del prezzo del Ministero di circa 8 millesimi di euro** ma **quelli minimi sono più bassi di circa 19**

millesimi di euro, mentre per quanto attiene il **gasolio**, **il prezzo medio è solamente 3 millesimi più alto di quello rilevato dal Ministero**, mentre quello minimo è anch'esso inferiore – come per la benzina – **di 17 millesimi di euro**, come esposto nelle tabelle e nei grafici di seguito riportati.

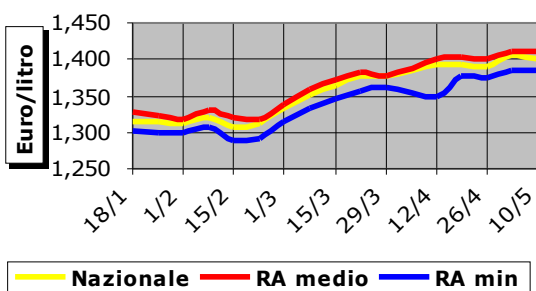
Prezzi benzina – euro/litro

Data	Ministero	RA medio	RA min
18/1	1,316	1,327	1,302
25/1	1,314	1,324	1,298
1/2	1,313	1,317	1,299
8/2	1,321	1,331	1,306
15/2	1,307	1,319	1,288
22/2	1,311	1,318	1,291
1/3	1,333	1,338	1,314
8/3	1,352	1,359	1,334
15/3	1,363	1,371	1,347
22/3	1,376	1,382	1,356
29/3	1,377	1,377	1,360
12/4	1,393	1,399	1,349
19/4	1,392	1,403	1,376
26/4	1,390	1,400	1,376
3/5	1,405	1,411	1,385
10/5	1,400	1,411	1,385
Media	1,354	1,362	1,335

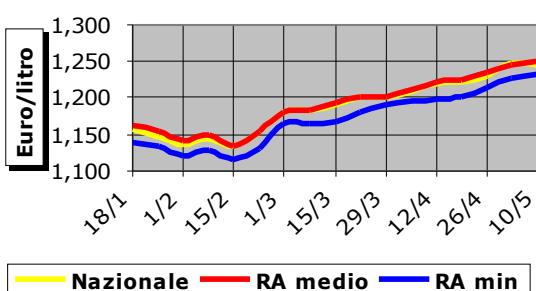
Prezzi gasolio – euro/litro

Data	Ministero	RA medio	RA min
18/1	1,158	1,162	1,140
25/1	1,147	1,156	1,135
1/2	1,136	1,141	1,121
8/2	1,143	1,149	1,128
15/2	1,135	1,135	1,115
22/2	1,155	1,156	1,132
1/3	1,181	1,181	1,164
8/3	1,182	1,183	1,165
15/3	1,190	1,192	1,169
22/3	1,201	1,201	1,180
29/3	1,202	1,202	1,190
12/4	1,220	1,221	1,198
19/4	1,223	1,224	1,202
26/4	1,230	1,234	1,215
3/5	1,248	1,247	1,227
10/5	1,246	1,250	1,232
Media	1,187	1,190	1,170

Prezzi ministero - medi e minimi AdS - benzina



Prezzi ministero - medi e minimi AdS - gasolio



A comprova dell'elevato livello di concorrenza non solo tra marchi petroliferi, ma anche tra aree ed aree, risultano notevoli anche le differenze tra i prezzi che sono state analizzate: pur trattandosi sempre di prezzi medi, la media delle differenze si è attestata su 0,046 euro/litro per la benzina, con stacchi anche di 0,081 euro/litro tra valori minimi e valori massimi, per il gasolio valori medi su 0,040 euro/litro, con differenze tra minimi e massimi anche di 0,091 euro/litro.

In conclusione, la rete autostradale - che, come già rilevato (cfr. *Figisc Anisa News* n. 10 del 7 marzo 2010) presenta indici di presidio sulla viabilità più intensi rispetto alle rete di altri Paesi europei - non solo offre la medesima pluralità di prezzi, servizi e concorrenza, ma, in generale, anche il livello dei prezzi è del tutto in linea con la rete ordinaria.

INFLAZIONE E PREZZO DEI CARBURANTI: ANOMALIA ITALIANA? NEMMENO PER SOGNO!

Venerdì 14 maggio sono stati resi pubblici da ISTAT i dati relativi agli indici dei prezzi al consumo - insomma, l'indicatore dell'inflazione - per il mese di aprile 2010.

Il dato di sintesi è che l'inflazione congiunturale (il mese di aprile su quello di marzo) è pari ad un + 0,4 % e quella tendenziale (aprile di quest'anno su aprile dell'anno precedente) è pari ad un +1,5 %.

Tra i vari capitoli, quello che ci interessa in questa sede è quello relativo ai "Trasporti", che presenta un indice congiunturale di + 1,3 % ed uno tendenziale di + 5,5 %.



Effetti dell'inflazione -
a sin: Germania, 1923, francobollo da 50 miliardi di marchi; a dx, Ungheria, 1946, francobollo da 50 milioni di miliardi di fiorini

Quando uscirono le anticipazioni (dati provvisori, presentati da ISTAT il 30 aprile), il dato dell'indice dei "Trasporti" fece ovviamente scatenare le consuete polemiche sui prezzi (ci fu chi parlò di "terrificante rincaro dei prezzi dei carburanti" e chi di "aumenti dei

prezzi dei carburanti che stanno alimentando una spirale inflazionistica che a lungo andare rischia di vanificare i risultati ottenuti dai governi in tema di contenimento ed abbattimento dell'inflazione", e chi più ne ha, più ne metta).

Ma quanto "pesa" l'aumento dei carburanti sull'inflazione generalmente intesa?

Nel "Paniere" ISTAT 2010, la benzina pesa per un 1,64 % e gli altri carburanti per un 1,44 %, in tutto un 3,08 %. Ciò significa – per venire al nocciolo – che gli aumenti del carburante sono responsabili di un terzo dell'intera inflazione tendenziale (ossia di un + 0,5 % su un totale di + 1,5 %) e di quasi due terzi dell'inflazione tendenziale accumulata sullo specifico capitolo "Trasporti" (ossia di un + 3,5 % su un totale di + 5,5 %).

Abbastanza rilevante, dunque, è l'apporto dell'incremento dei prezzi dei carburanti sulle spinte inflattive, ma ciò non ha né un valore eccezionale né costituisce una specifica anomalia del Belpaese.

Intanto, quello dei "Trasporti", sul medio periodo, non è in assoluto l'indice peggiore: su base 2005 = 100 (ossia i prezzi di oggi su base 2005), il capitolo "Abitazione acqua elettricità combustibili" marca un valore di 116,3, abbastanza più alto del valore 113,0 del capitolo "Trasporti", il capitolo "Altri beni e servizi" marca un valore di 114,0 – anch'esso più elevato rispetto ai "Trasporti" – mentre valori minori, ma abbastanza prossimi, evidenziano l'importantissimo capitolo relativo agli "Alimentari" (valore di 112,1) e quello relativo a "Istruzione" (112,8), come esposto nella tabella che segue.

Indici	su base 2005 =100	Peso paniere
Indice generale	110,9	100,00%
Alimentari, bevande	112,1	15,84%
Alcool e tabacchi	119,8	2,86%
Abbigliamento	110,2	9,90%
Abitazione, energia	116,3	9,27%
Mobili, articoli casa	110,4	10,06%
Spese sanitarie	107,9	7,51%
Trasporti	113,0	13,60%
Comunicazioni	84,3	2,98%
Tempo libero, cultura	105,1	7,94%
Istruzione	112,8	1,07%
Ricettivi, ristorazione	110,5	10,79%
Altri beni e servizi	114,0	8,18%

Ma il peso dei carburanti nel contesto generale, ad esempio, dell'Europa comunitaria testimonia dell'assenza di ogni anomalia tipicamente nazionale.

I dati di aprile verranno pubblicati solo domani, ma quelli di marzo segnalano che (release 52/2010 del 16.04.2010 Eurostat) l'inflazione tendenziale nei Paesi a valuta comunitaria era di + 1,4 % (lo stesso dato dell'Italia a marzo), ma per il capitolo "Trasporti" era pari a + 6,1 % contro un + 5,1 % dell'Italia (comunicazione ISTAT del 16 aprile).

Marzo '10 su marzo '09	Italia	UE euro
Indice generale	+1,4%	+1,4%
Indice Trasporti	+5,1%	+6,1%



In **Germania** (*Preise April 2010*, Statistisches Bundesamt Deutschland), gli indici del prezzo dei carburanti – che incidono per il 4,056 % del paniere dei prezzi utilizzati per rilevare l'inflazione – rilevano un + 16,2 % ad aprile 2010 sull'aprile 2009 (170,5 su base 1999 = 100).

In **Francia** (*Indice des prix à la consommation – avril 2010*, Institut national de la Statistique et des études économiques – INSEE) annota una variazione del prezzo dei carburanti – peso sul paniere prezzi del 4,280 % - sull'aprile del 2009 pari a + 17,9 % (174,9 su base 1998 = 100).

Negli **U.S.A.** (*Consumer price index detailed report data for march 2010*, Bureau of labor statistics) si rileva che i prezzi dei carburanti – peso sul paniere dei prezzi pari al 4,525 % - sono aumentati sul mese di marzo 2009 del 41,1 % (186,9 su base 1999 = 100); un dato strepitoso, ma molto semplice da interpretare se si pensa che l'84 % del prezzo statunitense è dato dal costo del carburante e della distribuzione e solo il 16 % dalle imposte, contro un dato comunitario europeo del 58 % di imposte e del 42 % del costo del carburante e di distribuzione (cfr. *Figisc Anisa News* n. 23 del 10 maggio u.s.).

In **Italia**, il dato dell'aumento del carburante nell'aprile 2010 sull'aprile precedente è pari a + 16,3 %.

In sostanza, quello del prezzo dei carburanti e el loro peso sull'inflazione è un problema generale: tutt'altra cosa che la consueta enfattizzazione strumentale che se ne fa da noi.

Paese	Aumento %	Peso paniere
USA	+41,1%	4,525%
Francia	+17,9%	4,280%
Germania	+16,2%	4,056%
Italia	+16,3%	3,082%

REPORT SULLE RETI REGIONALI IN AUTOSTRADA: LA LOMBARDIA

La regione Lombardia conta circa 586 chilometri - 1.172 in ambedue le direzioni - di viabilità di tipo autostradale (in tratta, tangenziale, raccordo, o diramazione), pari a circa il 9,2 % del totale nazionale; per contro, in Lombardia sono collocate 57 aree di servizio di tipo autostradale, ossia circa il 12,3 % dell'intera rete nazionale: un dato che non rispetta una esatta proporzione tra chilometraggio ed AdS per l'ovvio motivo della presenza di un sistema di tangenziali attorno alla seconda più grande città del Paese.

Le tratte che attraversano il territorio regionale sono la A1 Milano-Bologna, la A4 Milano-Torino e Milano-Venezia, la A7 Milano-Genova, la A8 Milano-Varese, la diramazione A8/A26 Gallarate-Gattico, la A9 Milano-Como, la A21 Torino-Brescia, la A22 Modena-Brennero, la A50 Tangenziale Milano Ovest, la A51 Tangenziale Milano Est, la A52 Tangenziale Milano Nord, la A53 Raccordo A7-Pavia e la Tangenziale di Pavia.



Le aree di servizio sono, nel dettaglio, quelle di Assago Ovest, Brembo Nord e Sud, Brianza Nord e Sud, Brughiera Ovest ed Est, Cantalupa Ovest ed Est, Carugate Ovest ed Est, Cascina Gobba Ovest ed Est, Cinisello Nord, Cologno Monzese Est, Cremona Nord e Sud, Dorno Ovest ed Est, Ghedi Ovest ed Est, Lambro Nord e Sud, Lario Ovest ed Est, Monte Alto Ovest ed Est, Muggiano Ovest ed Est, Novate Nord, Pero Nord e Sud, Po Ovest ed Est, Rho Ovest, Rozzano Est, San Donato Ovest ed Est, San Giacomo Ovest ed Est, San Giuliano Ovest ed Est, San Zenone Ovest ed Est, Sebino Nord e Sud, Somaglia Ovest ed Est, Stradella Nord e Sud, Valtrompia Nord e Sud, Verbanò Ovest ed Est, Villoresi Ovest ed Est, Vimercate Ovest.

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

Province	Tratte	Tangenz. Raccordi Diramaz.	Totale
BG	2	0	2
BS	10	0	10
CO	2	0	2
CR	2	0	2
LC	0	0	0
LO	2	0	2
MN	2	0	2
MI	13	13	26
MB	2	1	3
PV	4	0	4
SO	0	0	0
VA	2	2	4
TOTALE	41	16	57

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 pano-

rama 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 479 milioni di litri, pari ad un - 8,20 %.

Vendite sull'intera rete - Mld litri

Anno	Mld litri	Var % su '03
2003	5,846	=
2004	5,736	-1,87%
2005	5,633	-3,64%
2006	5,615	-3,95%
2007	5,616	-3,92%
2008	5,366	-8,20%

La quota della rete autostradale sul totale di tutta la rete è scesa dall'11,29 % del 2003 al 10,07 % dell'anno 2008 e la perdita percentuale di vendite è ben più severa di quella riscontrata per la rete totale: pari ad un - 18,14 % ed a 120 milioni di litri in meno.

Vendite rete autostrada - Mln litri

Anno	RA	Var. % annua	Var. % '03
2003	659,928		
2004	621,694	-5,79%	-5,79%
2005	587,066	-5,57%	-11,04%
2006	579,834	-1,23%	-12,14%
2007	573,252	-1,14%	-13,13%
2008	540,198	-5,77%	-18,14%

La rete ordinaria (la cui quota sui consumi dell'intera rete è aumentata dall'88,71 % del 2003 all'89,93 % del 2008) ha diminuito il volume delle vendite in ragione di 360 milioni di litri (tre volte la perdita della rete autostradale), ma con una minore inciden-

za percentuale data la consistenza del totale: ossia non oltre il - 6,93 %.

Vendite rete ordinaria – Mld litri

Anno	RO	Var. % annua	Var. % '03
2003	5,186	=	=
2004	5,115	-1,37%	-1,37%
2005	5,046	-1,34 %	-2,69 %
2006	5,035	-0,22 %	-2,91 %
2007	5,043	+0,16 %	-2,75 %
2008	4,826	-4,30%	-6,93 %



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 la consistenza degli erogati medi per impianto: i risultati sono di sicuro interesse, sia in riferimento al dato 2008 che al confronto con esercizi precedenti.

Poiché il dato delle vendite è ancora organizzato senza una distinzione per la nuova provincia Monza e Brianza, per l'analisi, le due AdS ricadenti nel territorio di quella provincia verranno contabilizzate in sommatoria a quelle della provincia di Milano ai fini della suddivisione delle vendite.

A parte le due province in cui non sono allocate aree di servizio (Lecco e Son-

drio), per le altre i dati sono quelli rappresentati nella seguente tabella.

Erogato per Ads/milioni litri

Aree	Erogato AdS '03	Erogato AdS '08	Var. %
BG	16,439	10,163	-38,17%
BS	13,333	7,797	-41,52%
CO	12,851	6,749	-47,48%
CR	4,649	3,849	-17,21%
LC	0,000	0,000	0,00%
LO	14,546	10,751	-26,08%
MN	11,957	4,667	-60,97%
MI	11,069	7,229	-34,69%
MB	0,000	0,000	0,00%
PV	11,314	7,046	-37,73%
SO	0,000	0,000	0,00%
VA	9,865	4,796	-51,39%
TOTALE	11,578	7,146	-38,27%

Il dato per provincia è estremamente differenziato: si va da un massimo di 10,751 milioni di litri per AdS per Lodi ad un minimo di 3,849 per Cremona, su un dato medio regionale di 7,146 milioni di litri. Quattro province (Lodi, Bergamo, Brescia e Milano) stanno sopra la media regionale e cinque (Pavia, Como, Varese, Mantova e Cremona) vi si collocano sotto.

Inoltre, le situazioni in cui i volumi degli erogati si attestano sotto la soglia – già scarna – dei 5 milioni di litri, non possono che destare viva preoccupazione in ordine agli equilibri economico-gestionali, soprattutto se si valuta che nel 2003 solo una provincia presentava simili performances contro le tre attuali (Cremona, Mantova, Varese)

Dal 2003 al 2008 la diminuzione dell'erogato è mediamente pari al 38,3 %, con punte massime del 61,0 % (Mantova) e minime del 17,21 % (Cremona): si va, in cifre assolute, dagli 800.000 litri di Cremona ai 7,3 milioni di Mantova.