

N. 30/2011 - 25.07.2011

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G.G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: LUCA SQUERI - ANISA: STEFANO CANTARELLI

Segretario Nazionale FIGISC - ANISA: FABRIZIO PARROTTA -

Telefono: 06 5866351 - Fax 06 58331724

**e-mail : figisc@confcommercio.it anisa@confcommercio.it - sito internet: www.figisc.it
pagine 7**

POMPE BIANCHE E RETE COLORATA: SI ALLARGA LA FORBICE DEI PREZZI - USCIRE SUBITO DA QUESTA SPIRALE

Uscire al più presto dalla trappola di un mercato che mette in croce il Gestore per effetto della guerra dei prezzi e del coinvolgimento nella difesa degli erogati con il sacrificio del proprio margine.
(in seconda pagina) →

RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE: O PIÙ COSTI O MENO SERVIZI

La nuova normativa approvata dal Parlamento riapre la questione della rete distributiva dei carburanti. In prima battuta riaprendo i termini per la verifica.....
(in terza pagina) →

**IL CONSIGLIO NAZIONALE
DELLA FIGISC
È CONVOCATO PER
GIOVEDÌ 28 LUGLIO 2011,
A ROMA,
SEDE CONFCOMMERCIO
NAZIONALE,
PIAZZA G. G. BELLI 2,
ALLE ORE 10,00**

IL BONUS FISCALE DIVENTI UN AGGIO PER L'ATTIVITÀ DI ESAZIONE ACCISE

La manovra finanziaria ha stabilito il taglio lineare delle agevolazioni fiscali a partire dal 2013 (- 5 %) ed il suo inasprimento dal 2014 (- 20 %). Tra le voci da tagliare anche il bonus fiscale dei Gestori
(in quinta pagina) →

**FIGISC ED ANISA
ADERISCONO ALLA
GIORNATA DI PROTESTA DEL
25 LUGLIO 2011, INDETTA
DALLA FITA-CNA
CONTRO L'AUMENTO DELLE
ACCISE**

EROGATI IMPIANTO: TUTTI IN DISCESA, PEGGIO L'AUTOSTRADA

Incrociando i dati delle vendite di carburanti del 2010 con il numero degli impianti esistenti, il fenomeno più evidente è il calo della media degli erogati per impianto (già tradizionalmente molto inferiori alle medie dei Paesi comunitari simili al nostro). Un dato generalizzato che appare più massiccio nella rete autostradale.
(in sesta pagina) →

POMPE BIANCHE E RETE COLORATA: SI ALLARGA LA FORBICE DEI PREZZI - USCIRE SUBITO DA QUESTA SPIRALE (segue dalla prima pagina)

Uscire al più presto dalla trappola di un mercato che mette in croce il Gestore per effetto della guerra dei prezzi e del coinvolgimento nella difesa degli erogati con il sacrificio del proprio margine. Un obiettivo prioritario, la cui necessità è dimostrata anche dal sempre maggiore divario che si registra nei prezzi di cessione tra le cosiddette pompe bianche e gli impianti affidati in gestione nella rete colorata.

Gli effetti sul prezzo al pubblico tra le pompe bianche e la rete di marchio (per quest'ultima calcolati al valore ponderale tra modalità servito e fai da te e senza considerare gli sconti di difesa mercato) sono facilmente verificabili e la differenza si è andata accentuando rispetto ad appena un paio di anni fa: se nel periodo maggio-dicembre del 2009 lo scarto era mediamente nell'ordine di 6,8-7,2 eurocent/litro, a seconda del prodotto, nell'intero 2010 è salito a 7,6-7,7 eurocent/litro e nel periodo gennaio-luglio 2011 è ancora aumentato fino a 8,4-8,6 eurocent. Dal 2009 al 2011 la "forbice" è aumentata del 26,5 % per la benzina e del 16,7 % per il gasolio.

Scarto prezzi al pubblico (euro/litro)

Periodo	Benzina	Gasolio
mag-dic 09	-0,068	-0,072
gen-dic 10	-0,076	-0,077
gen-11	-0,075	-0,078
feb-11	-0,085	-0,082
mar-11	-0,090	-0,080
apr-11	-0,092	-0,091
mag-11	-0,084	-0,077
giu-11	-0,083	-0,091
lug-11	-0,091	-0,091
gen-lug 11	-0,086	-0,084

Nel prezzo di cessione (prezzo di fornitura del prodotto agli impianti) la "forbice" tra pompe bianche ed impianti di marchio si è

allargata anche se in misura più contenuta rispetto a quella riscontrata nell'evoluzione del prezzo al pubblico. Nel 2009 il valore rilevato è compreso tra 0,090 per la benzina e 0,099 eurocent/litro per il gasolio, valore salito rispettivamente a 0,102 e 0,101 eurocent/litro nel 2010 e lievitato nel 2011 ulteriormente sino a 0,106 e 0,110 eurocent/litro. Dal 2009 al 2011 la "forbice" è aumentata del 17,8 % per la benzina e dell'11,1 % per il gasolio.

Scarto prezzi di cessione (euro/litro)

Periodo	Benzina	Gasolio
mag-dic 09	-0,090	-0,099
gen-dic 10	-0,102	-0,101
gen-11	-0,104	-0,110
feb-11	-0,110	-0,100
mar-11	-0,118	-0,105
apr-11	-0,095	-0,115
mag-11	-0,101	-0,119
giu-11	-0,116	-0,107
lug-11	-0,101	-0,108
gen-lug 11	-0,106	-0,110

I dati dei prezzi di cessione sono desunti dalla quotazioni delle forniture così dette "in extrarete", che costituivano il canale commerciale del circuito degli impianti ad uso privato, diventato ora il medesimo anche per i quantitativi di prodotto ceduti agli operatori delle pompe bianche piuttosto che a quelli della grande distribuzione.

All'inizio degli anni 2000, a mercato "pulito", il delta del prezzo di cessione si collocava su valori assai più contenuti degli attuali: l'escursione nel 2011 rispetto al 2000 è di quasi 90 punti percentuali (da 0,056 a 0,106 eurocent) per la benzina e di quasi 70 punti per il gasolio (da 0,065 a 0,110 eurocent).

Il *gap* del prezzo di cessione tra i due diversi circuiti, quindi, parte da 11 centesimi di euro: il Gestore vi deve aggiungere i suoi 4 centesimi nominali di margine lordo, la pompa bianca vi dovrà aggiungere i propri costi (investimento e costi di gestione) ed il proprio margine, in tutto 8/9 centesimi; la risultante è un prezzo finale

più basso per la pompa bianca per circa 8/9 centesimi.



Frutto di processi di liberalizzazione consecutivi, di una volontà di terziarizzare il settore da parte dell'industria petrolifera, della condizione di favore concessa agli operatori indipendenti di non corrispondere alcun onere di sistema per raffinazione e logistica, questa è la realtà odierna del mercato. Con la guerra infinita dei prezzi, con le misure di difesa dalla concorrenza che costringe il Gestore a partecipare alla guerra con il suo margine, con le illusioni di poter far sparire i costi del sistema invece di ripartirli non soltanto sulla rete tradizionale, con le quotidiane polemiche sugli "stacchi" con l'Europa, con il peso crescente della fiscalità, con le suggestioni di poter cancellare tutto questo con un "trucco" normativo e contabile che non può riprodurre in provetta né l'equità dei soggetti né la diminuzione dei prezzi, né arrestare il progressivo incattivimento del mercato.

Il cambiamento del sistema ha spazzato via tutti gli assetti consolidati: in questa spirale senza fine, dentro queste logiche alla deriva, il Gestore non può rimanere nel tritacarne o continuare a farsi garante del settore, del mercato, del prezzo, dell'erogato.

È indilazionabile uscirne, riscrivere il proprio ruolo nel settore, ridefinire integralmente

gli strumenti che regolano i rapporti commerciali, cogliere l'occasione data dalla modifica della normativa per andare fino in fondo su questo obiettivo, con il confronto e, se servirà, con la mobilitazione e la lotta.

La partita dei contratti comincia da subito. Può essere la vera partita di tutti, soprattutto se si sapranno ritrovare, in luogo di fughe nell'astratto, motivi di ricostruzione dell'unità delle rappresentanze dei Gestori sulla base di obiettivi concreti alla portata della Categoria.

RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE: O PIÙ COSTI O MENO SERVIZI (segue dalla prima pagina)

La nuova normativa approvata dal Parlamento riapre la questione della rete distributiva dei carburanti. In prima battuta riaprendo i termini per la verifica delle incompatibilità degli impianti: quanti siano gli impianti già evidentemente riconosciuti come incompatibili con le norme della sicurezza stradale o con quelle urbanistiche non è dato sapere con certezza, forse almeno 1.500, forse molti di più.

Nei giorni scorsi, il Sottosegretario Saglia ha annunciato il progetto di voler *"implementare e attuare la riforma contenuta in manovra, il cui obiettivo finale è azzerare lo 'stacco Italia' attraverso la chiusura di 6-8000 impianti (dai circa 24000 attuali)"*.

Su questa ormai datata vicenda (stacchi del prezzo, ristrutturazione della rete), vi è da dire con chiarezza – a meno che non si voglia continuare a girarci attorno come il cane con la sua coda) – che la scelta rimane sempre quella tra livello dei costi e livello dei servizi.

Per un approccio non solo astratto alla questione, è opportuno instaurare un confronto con altre realtà europee simili alla nostra, assumendo i dati della rete distributiva, degli erogati per impianto e del

marginale industriale lordo (prezzo al pubblico meno imposte e meno prezzo Platt's).

Il prezzo finale è influenzato in ogni Paese in misura assolutamente preponderante dal livello delle imposte sui carburanti e poi dai costi e margini del sistema distributivo nazionale, mentre la quotazione del prodotto finito (benzina o gasolio) è molto omogenea in tutte le realtà. In Italia, mediamente nel 2011, calcolando il *mix* dei prodotti venduti in rete, l'incidenza sul prezzo finale della fiscalità è stata pari al 49,48 % (circa metà), quella del prodotto finito pari al 38,32 % (più di un terzo) e, infine, quella del sistema distributivo pari al 12,20 % (circa un ottavo).



Il margine industriale – che è la vera grandezza con cui si confronta il cosiddetto “*stacco con l'Europa*” ha una correlazione strettissima con l'erogato medio per impianto (le vendite sulla rete divise per il numero di impianti) e cioè con la dimensione della rete.

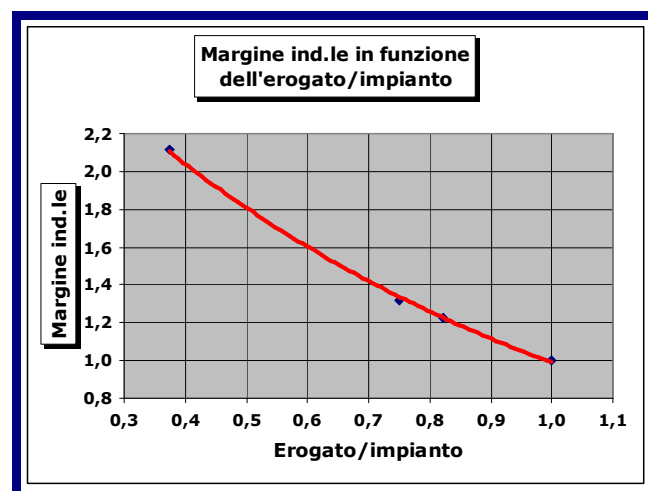
Se si confrontano i dati di Francia, Germania, Italia e Regno Unito, si osserva che, preso come base il Regno Unito (che ha il minor numero di impianti, il maggior volume di erogato per impianto ed il minor mar-

gine industriale), l'Italia ha, invece, un numero pari a 2,6 volte di impianti, un volume di erogato per impianto minore di 2,5 volte ed un margine industriale poco più che doppio, e che gli altri due Paesi si collocano in posizioni intermedie in cui, più basso è il numero degli impianti e più alto è l'erogato per impianto, minore è il margine industriale.

Margini, impianti, erogati/impianto

Paesi	Margine ind.le	Impianti	Erogato/impianto
Francia	1,2	1,4	0,8
Germania	1,3	1,7	0,7
Italia	2,1	2,6	0,4
Regno U.	1,0	1,0	1,0

La relazione tra erogato/impianto e margine industriale è rappresentabile con il seguente grafico, dal quale si desume (fatto = 1 il margine e l'erogato/impianto del Paese più efficiente, il Regno Unito) che il margine industriale decresce con l'aumentare dell'erogato/impianto:



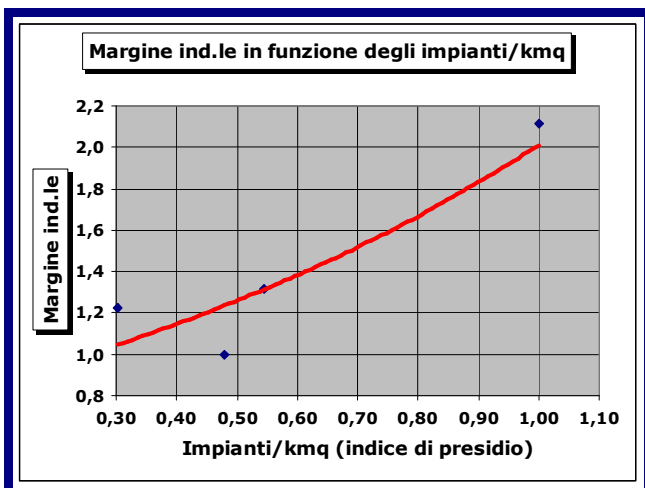
Del resto, ciò è facilmente intuibile se si pensa che l'esistenza di un numero molto elevato di impianti comporta una maggiore entità di singoli di investimenti, di costi di logistica e di gestione.

La ragione dello “*stacco Italia*”, pertanto, non è una sorta di “*perversione*” del sistema distributivo nazionale, né un problema

di maggiore o minore selfizzazione della rete, quanto l'evidenza di un numero molto elevato di centri di costo, corrispondenti all'elevata consistenza della rete rispetto ad altri sistemi distributivi europei.

Ciò che si pone sull'altro piatto della bilancia è il livello di presidio territoriale delle reti: infatti, se l'Italia ha un indice di presidio territoriale di un impianto ogni 13 kmq, la Francia ha un indice di uno ogni 43 kmq, la Germania di uno ogni 24 kmq ed il Regno Unito di uno ogni 27 kmq, indici che sono la metà o addirittura, come nel caso della Francia, un terzo di quelli riscontrati in Italia.

La relazione tra impianti/kmq e margine industriale è rappresentabile con il seguente grafico, dal quale (fatto = 1 il margine del Paese con il margine più basso - il Regno Unito - e = 1 l'indice di presidio territoriale del Paese più servito - l'Italia) si desume che il margine industriale decresce con il diminuire dell'indice di presidio territoriale:



La centralità del problema dei maggiori costi (e, quindi, dei prezzi) nella rete italiana è data dalla capillarità del servizio: minori costi si possono ottenere riducendo la consistenza della rete e, quindi, il livello di servizio al territorio, assoggettando, in questa direzione, il consumatore ad una maggiore mobilità (e pertanto a maggiori costi impliciti, ossia che non compaiono più, come oggi, sul prezzo dei prodotti).

Una stima teorica del riflesso sul prezzo al pubblico della chiusura di 6-8.000 impianti ci dice che si può avere una riduzione di circa 3 o 4 centesimi/litro: un delta che approssima per eccesso quello che è stato lo "stacco Italia" medio dell'intero anno 2010.

Ma una tale operazione potrebbe finire per penalizzare ulteriormente aree marginali del Paese, già carenti di altri servizi, in base a logiche di profittabilità che privilegiano aree già abbondantemente servite.

Ancora una volta: le questioni dello "stacco" o della selfizzazione sono del tutto fuorvianti, rimanendo fondamentale, invece, la necessità dell'opzione tra un sostenibile livello dei costi ed un accettabile livello dei servizi.

IL BONUS FISCALE DIVENTI UN AGGIO PER L'ATTIVITÀ DI ESAZIONE ACCISE (segue dalla prima pagina)

La manovra finanziaria ha stabilito il taglio lineare delle agevolazioni fiscali a partire dal 2013 (- 5 %) ed il suo inasprimento dal 2014 (- 20 %). Tra le voci da tagliare anche il *bonus* fiscale dei Gestori

L'allegato C bis all'articolo 40 del decreto 98/2011, alla voce 219, infatti, cita la deduzione forfetaria, indicando il termine di vigenza al 2011, valutando un risparmio per circa 65 milioni di euro ed indicando che la platea dei beneficiari è di 21.300 soggetti.

Si è così cancellato un provvedimento che, istituito nel 1998 (legge 488/98), è stato prorogato con le leggi 388/2000, 266/2005, 296/2006, 244/2007, 25/2010 e 10/2011, e che ha una funzione oggi più che mai vitale per la Categoria dei Gestori.

Come si è già avuto modo di sottolineare (si veda *Figisc Anisa News* N. 28 dell'11

luglio) il "*bonus fiscale*" - denominazione richiamante del tutto impropriamente concetti di agevolazione o deroga fiscale - a buon diritto deve essere convertito in un "*aggio*" strutturale in funzione del servizio di soggetto assimilabile al sostituto di imposta che i Gestori svolgono per l'Erario.

I costi di tale operazione possono essere tali da non sfiorare i termini che erano stati posti come tetto, ad esempio, per l'esercizio 2011 (circa 24 milioni di euro), introducendo, ad esempio, l'assegnazione di un aggio pari all'1,5 per mille delle accise incassate sull'impianto di distribuzione per conto dell'Erario, e mettendo allo stesso tempo ordine nella platea degli assegnatari, espungendo soggetti che, in qualsivoglia maniera, siano integrati o controllati verticalmente nella filiera petrolifera.

EROGATI IMPIANTO: TUTTI IN DISCESA, PEGGIO L'AUTOSTRADA (segue dalla prima pagina)

Incrociando i dati delle vendite di carburanti del 2010 con il numero degli impianti esistenti, il fenomeno più evidente è il calo della media degli erogati per impianto (già tradizionalmente molto inferiori alle medie dei Paesi comunitari simili al nostro). Un dato generalizzato che appare più massiccio nella rete autostradale.

Premesso che trattasi di dati relativi, sia per le vendite che per il numero di impianti, alla rete genericamente definibile come "*colorata*" (non vengono, quindi, prese in esame, ad esempio, le pompe bianche), l'erogato medio degli impianti in termini di vendite sommate di benzina e gasolio sulla rete ordinaria è pari a 1,332 milioni di litri, mentre nella rete autostradale si attesta sul valore di 6,880 milioni di litri.

Nel 2002 (a maggior volume di consumi, ma anche a maggior numero di impianti), tali valori erano, rispettivamente, nella rete ordinaria pari a 1,379 milioni di litri (-3,4

%) ed a 9,121 milioni di litri sulla rete autostradale (-24,6 %): un ridimensionamento fortemente differenziato, dal momento che le vendite in rete ordinaria sono diminuite sul 2000 di un -10,4 % e sulla rete autostradale di un -24,3 %, ma spiegabile dal fatto che, mentre sulla rete autostradale il numero degli impianti è rimasto pressoché invariato, sulla rete ordinaria il numero degli impianti "*colorati*" è diminuito del 7,1 %.

La classifica della rete ordinaria per regioni è contenuta nella seguente tabella:

Rete ordinaria

Regione	Impianti	Vendite (*)	Erogato/impianto (**)
Lombardia	2901	4.676,149	1,612
Trent. A.A.	361	571,761	1,584
Sardegna	616	928,943	1,508
Puglia	1.281	1.837,837	1,435
Toscana	1.476	2.117,587	1,435
Sicilia	1.704	2.355,245	1,382
ITALIA	21.302	28.371,859	1,332
Veneto	1.573	2.083,474	1,325
Emilia R.	1.708	2.225,094	1,303
Lazio	2.198	2.772,920	1,262
Basilicata	213	266,341	1,250
Calabria	760	939,491	1,236
Liguria	539	664,585	1,233
Friuli V.G.	484	593,929	1,227
Piemonte	1.792	2.134,311	1,191
Campania	1.749	2.054,314	1,175
Umbria	396	455,631	1,151
Marche	717	812,124	1,133
Abruzzo	599	670,416	1,119
Molise	147	140,790	0,958
V. d'Aosta	88	70,917	0,806

(*) vendite in milioni di litri

(**) erogati in milioni di litri

Tra la regione con il maggiore erogato unitario (Lombardia) e quella con l'erogato minore (Valle d'Aosta) il divario è esattamente doppio, e ben quattordici regioni su venti registrano un valore inferiore a quello della media nazionale, mentre due (Molise e la già citata Valle d'Aosta) segnalano valori addirittura inferiori al milione di litri.

La classifica della rete autostradale per regioni è indicata nella seguente tabella:

Rete autostradale

Regione	Impianti	Vendite (*)	Erogato/ impianto (**)
Emilia R.	35	393,848	11,253
Lazio	43	454,989	10,581
Umbria	4	37,157	9,289
Lombardia	57	516,528	9,062
Marche	12	93,654	7,805
Veneto	38	263,386	6,931
Toscana	32	220,574	6,893
ITALIA	465	3.199,325	6,880
Abruzzo	18	107,253	5,959
Liguria	33	189,400	5,739
Trent. A.A	10	56,795	5,680
Basilicata	2	10,895	5,448
Calabria	15	80,817	5,388
Campania	38	199,083	5,239
Sicilia	22	112,268	5,103
Piemonte	64	304,461	4,757
Friuli V.G.	11	47,112	4,283
Molise	4	15,354	3,839
Puglia	22	78,102	3,550
V. d'Aosta	5	17,649	3,530
Sardegna	0	0,000	0,000

(*) vendite in milioni di litri

(**) erogati in milioni di litri

In questo caso, il divario tra la regione con il maggiore erogato unitario (Emilia Romagna) e quella con l'erogato minore (ancora la Valle d'Aosta) è addirittura più che triplo; tredici regioni su diciannove (la Sardegna non ha rete autostradale) segnalano un valore inferiore a quello della media nazionale, mentre cinque registrano valori inferiori ai cinque milioni di litri.

Per un confronto con l'area comunitaria, si sono assunti i dati di altri sedici Paesi, confrontando consistenza della rete e delle vendite e calcolando gli erogati medi per impianto (senza distinzione tra impianti della rete ordinaria ed impianti della rete autostradale): l'Italia, con una **media di erogato unitario pari a 1,482 milioni di litri**, figura al penultimo posto appena sopra la Grecia, che ha erogati inferiori addirittura al milione di litri:

Reti europee

Paese	Impianti	Vendite (*)	Erogato/ impianto (●)
Regno U.	8.921	36.135	4,051
Francia	12.522	41.754	3,334
Ungheria	1.600	5.325	3,328
Spagna	9.226	28.920	3,135
Germania	14.785	44.885	3,036
Irlanda	1.800	5.310	2,950
Olanda	3.600	9.782	2,717
Polonia	6.716	17.768	2,646
Svezia	2.937	7.702	2,622
TOTALE	184.532	269.777	2,508
Austria	2.716	6.423	2,365
Portogallo	2.660	6.080	2,286
Belgio	3.258	6.863	2,107
Finlandia	2.002	3.723	1,860
Cechia	3.615	6.680	1,848
Danimarca	1.997	3.546	1,776
Italia (◇)	21.302	31.571	1,482
Grecia	7.900	7.310	0,925

(*) vendite in milioni di litri

(●) erogati in milioni di litri

(◇) rete ordinaria + rete autostradale

Su una media del campione pari a 2,5 milioni di litri di erogato/impianto, nove Paesi si collocano al di sopra di tale risultato ed otto Paesi al di sotto; solo quattro hanno *performances* comprese tra uno e due milioni di litri (Finlandia, Cechia, Danimarca ed Italia).

