

**N. 47/2011 - 12.12.2011**

**Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale**

**Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma**

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

**Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA: FABRIZIO PARROTTA -**

**Telefono: 06 5866351 - Fax 06 58331724**

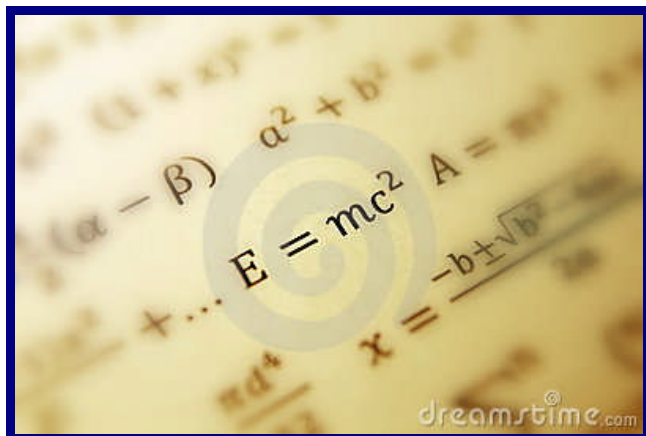
**e-mail : [figisc@confcommercio.it](mailto:figisc@confcommercio.it) [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it) - sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)  
pagine 7**

## **RETE E DISTRIBUZIONE: IN ITALIA L'EUROPA C'È GIÀ (E ANCHE DI PIÙ)**

Scrivendo *Staffetta* di qualche giorno fa che c'è da sperare che qualcuno non abbia suggerito al Ministro Passera di inserire tra le misure del decreto "*Salva Italia*" il tema della liberalizzazione del settore carburanti facendo intravedere che con la liberalizzazione si venissero a creare in prospettiva nuovi spazi per aumentare ancora le accise.

Le semplificazioni ricorrenti sulle riforme necessarie per questo settore sono ormai un vizio e, detto in sintesi, sono ormai incartate tra la nobile utopia dell'abbassare i prezzi e la prosaica prassi di spremere fuori il massimo possibile in termini di imposte. Basti pensare che nel 2011 il solo aumento delle accise e dell'IVA maturato.....

**(segue in seconda pagina) →**



## **CONTRATTI ED ART. 28: REGOLE DA RISCRIVERE TRA GESTORI E PROPRIETÀ**

O il settore trova un modo per cambiare "*spontaneamente*" o subirà prima o poi un intervento "*esterno*" che metterà mano - senza una opportuna valutazione di tutte le conseguenze - alle regole interne tra i suoi operatori.

**(segue in terza pagina) →**

## **DOPO L'AUMENTO DELLE ACCISE: I PREZZI PIÙ ALTI D'EUROPA**

**(in quarta pagina) →**

## **AUMENTO ACCISE DISASTROSO NELLE AREE DI CONFINE**

**(in quinta pagina) →**

## **ACCISA BENZINA: MEDIA NAZIONALE A 0,712 EURO/LITRO**

**(in settima pagina) →**

## RETE E DISTRIBUZIONE: IN ITALIA L'EUROPA C'È GIÀ (E ANCHE DI PIÙ) (continua dalla prima pagina)

Basti pensare che nel 2011 il solo aumento delle accise e dell'IVA maturato nell'anno ha superato il valore del ricavo industriale (cioè la somma di costi e margini del sistema distributivo). Come si spiega negli altri articoli di questo numero, la fiscalità italiana è salita ai primi posti in Europa (spingendo i prezzi allo stesso, indesiderato, primato), quando all'inizio del 2010 il prezzo italiano della benzina si attestava al nono/decimo posto in classifica.

Le imposte costituiscono ormai il 59,4 % del prezzo di un litro di benzina (il 53 % di uno di gasolio), la materia prima lavorata vale dal 30,6 al 37,1 % del prezzo (a seconda che si parli di benzina o gasolio), ed il sistema distributivo pesa ormai per meno del 10 %: da dove si pensa di distillare con liberalizzazioni di varia estrazione chimica eventuali "economie" marginali del prezzo in una situazione del genere? Magari proprio dal sistema distributivo, la cui incidenza sul prezzo è inferiore dalle cinque alle sei volte al carico fiscale, ed è altresì inferiore – come detto appena qualche riga più su – all'escursione che la fiscalità ha avuto nel solo anno in corso? Non è un certo un gioco nuovo, solo che oggi appare francamente impresentabile.

I prezzi italiani non sono quelli europei e c'è lo "stacco Italia"?

Diciamolo chiaro: fino a che l'aumento delle imposte sui carburanti non ha cominciato a diventare talmente pesante da allontanarci dal confronto con altri Paesi di riferimento, il sistema distributivo italiano è stato in grado di offrire i prezzi "europei", e – si badi – non si parla di impianti degli ipermercati o delle solite "pompe bianche", ma di quel buon 50 % della rete tradizionale che pratica prezzi inferiori di 4/5 centesimi al litro rispetto ai "listini" di solito usati per commentare i prezzi della benzina (basta con-

frontare il divario, appunto, tra i "listini" e la risultante media del prezzo rilevato dal Ministero per rendersene conto).

Quanto allo "stacco", si è più volte rilevato che la rete italiana è costosa (più investimenti, più logistica, più costi di presidio, ecc.) perché assai più diffusa sul territorio e meno efficiente: ha un numero più che doppio di punti vendita di altre reti europee, un indice di presidio territoriale due/tre volte più intenso (cioè è molto più capillare) di quelle, un erogato per impianto due o tre volte inferiore ed un costo, di conseguenza, doppio. Si può scegliere – invece di continuare a liberalizzare le aperture che continuano a gonfiare la rete – di "potarla" drasticamente, riducendone la consistenza (salvi gli opportuni ammortizzatori di sistema per gli operatori), sapendo che ciò diminuirà parte dei costi, quindi del prezzo, ma anche il livello di servizio sul territorio.

Eppure, questa rete, con tutti i suoi limiti, ha prodotto anche differenziati livelli di servizio e di prezzo.

Né la questione della rete è tutto: la raffinazione stessa, un pezzo di apparato industriale del Paese, è in crisi, strutturale e di mercato. Non è riducendo a "nicchie" il sistema, interrompendone il circuito in un tal punto od in un tal altro alla ricerca di marginalità improbabili, che si risolve la complessità della questione.



C'è un problema che, con tutta la più buona volontà possibile, non si riesce a quadrare nella logica delle liberalizzazioni a corto respiro o negli interventi parziali su questo o quell'aspetto del settore: come ragionare in una logica complessiva, come ridurre i costi (priorità di ogni attività economica) senza compromettere il sistema e, anzi, operando per favorirne l'evoluzione. Si dirà che è ancora una logica di "filiera", quindi un pensiero politicamente scorretto, eppure altrimenti la quadratura è impossibile e questo, rispetto a mezzucci ed invenzioni di mera facciata, dovrebbe essere il vero obiettivo prioritario di Governi ed operatori.

**CONTRATTI ED ARTICOLO 28:  
REGOLE DA RISCRIVERE TRA  
GESTORI E PROPRIETÀ  
(continua dalla prima pagina)**

È un rischio reale, che non fa il gioco di nessuna delle parti in causa, in particolare della parte più debole (i Gestori) che sarebbero dall'immediato sotto il fuoco delle contromisure e delle rappresaglie della controparte.

Ogni modificazione di queste relazioni deve essere il frutto di un accordo che individui i percorsi, le modalità, le tempistiche e le opportune garanzie per la parte che ha un minore potere economico e contrattuale.

L'occasione può essere offerta dalla assoluta urgenza e necessità di adempiere ad una norma di legge, cioè affrontare la questione dei contratti tra Gestori e proprietà degli impianti posta dall'articolo 28, comma 7, della legge 111/2011, riprendendo un tavolo di lavoro che va esteso a tutti i soggetti della rete e che ha al centro la vera flessibilità dei contratti, ossia la loro diversificazione, tipizzazione ed intercambiabilità.

L'orientamento di FIGISC è che l'articolo 28 contiene in sé già i principi di base di una contrattualistica che assicuri al Gestori *'condizioni eque, non discriminatorie per com-*

*petere nel mercato di riferimento'* e che ora si tratta senza indugio, anche attraverso la mediazione del Ministero quale parte attiva del processo di modernizzazione del settore, di procedere davvero in questa direzione che ha già oggi forza di legge. Al Gestore che intenda competere, quindi, da un lato, va data la possibilità di richiedere un prezzo di cessione tale da metterlo in tale condizione, dall'altro, se questa fosse la sua scelta, di non continuare ad essere esposto in prima persona alla guerra delle politiche commerciali, le cui drammatiche conseguenze sui risultati delle gestioni sono un fenomeno progressivamente crescente negli ultimi anni a fronte delle isterie del mercato e delle sue pesanti contraddizioni e discriminazioni.



In altri termini: 1) un mantenimento del vincolo di esclusiva, corretto da condizioni di cessione che riducano lo stacco tra i prezzi di rete e quelli di extrarete, 2) una revisione del contratto di fornitura aperto alle formule alternative, quali, ad esempio e solo per comodità di concetto, il contratto di commissione (sui cui contenuti si dovrà avviare, ovviamente, una trattativa).

Le due formule non sono da considerarsi univoche od escludentesi l'una con l'altra, ma sono da concepirsi in quella flessibilità che per noi significa poter scegliere e po-

ter rimettere eventualmente in discussione la scelta da parte di ogni singolo Gestore.

Scegliendo di mettere sul tavolo – anche se ancora in termini tutti da approfondire – le carte di questo gioco fin da subito, siamo consapevoli che questa è l'ultima chiamata per dare, se prevarrà il senso di responsabilità delle controparti, un'occasione, al settore di autoregolarsi ed alla Categoria di poter scrivere un proprio possibile futuro.

### DOPO L'AUMENTO DELLE ACCISE: I PREZZI PIÙ ALTI D'EUROPA

Tra gennaio e febbraio del 2011 il prezzo della benzina italiana si attestava al nono/decimo posto partendo dal più alto tra i 27 Paesi dell'Unione Europea, e quello del gasolio si classificava tra il quinto ed il sesto posto. Per l'ammontare delle imposte (accisa ed IVA) in quegli stessi mesi l'Italia si collocava (sempre in un ordine decrescente) al dodicesimo posto nel panorama della U.E. per la benzina ed al nono posto per il gasolio.

Dopo gli aumenti delle accise di aprile e giugno (6 centesimi/litro in più con IVA), a luglio il prezzo della benzina e del gasolio in Italia si collocava al quarto posto (un salto di cinque/sei posti per la benzina e di due/tre per il gasolio) nell'Unione a partire dall'alto, e l'ammontare delle imposte era salito all'ottavo posto per la benzina (un salto di quattro posti) ed al quarto per il gasolio (un salto di cinque posti).

Con gli aumenti delle accise di fine ottobre (1,1 centesimi/litro in più con IVA), a novembre il prezzo del gasolio italiano era ulteriormente salito al terzo posto nella classifica dei più cari (salto di un posto), e l'ammontare delle imposte era salito al quinto posto per la benzina (tre posti più in alto) ed al terzo per il gasolio (un posto più in alto).

Con l'ultimo aumento delle accise (+9,9 centesimi/litro per la benzina e +13,6 per il gasolio con IVA) i prezzi italiani sono i più alti nell'Unione Europea (tre salti per la benzina e due per il gasolio da novembre, ma da gennaio-febbraio il salto è di otto-nove posti per la benzina e quattro -cinque per il gasolio); l'ammontare delle imposte della benzina è il più alto comunitario e quello del gasolio è il secondo (un salto di quattro posti per la benzina ed uno per il gasolio da novembre, ma da gennaio la differenza è di undici posti per la benzina e di otto per il gasolio).

#### Classifica Italia prezzo ed imposte in U.E.

| Mese         | Benzina   |           | Gasolio   |           |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|              | Prezzo    | Imposte   | Prezzo    | Imposte   |
| Gen          | 10°       | 12°       | 5°        | 9°        |
| Feb          | 9°        | 12°       | 6°        | 8°        |
| Mar          | 9°        | 11°       | 5°        | 7°        |
| Apr          | 9°        | 11°       | 4°        | 7°        |
| Mag          | 10°       | 11°       | 5°        | 8°        |
| Giu          | 9°        | 12°       | 7°        | 9°        |
| Lug          | 4°        | 8°        | 4°        | 4°        |
| Ago          | 4°        | 9°        | 3°        | 3°        |
| Set          | 4°        | 9°        | 3°        | 3°        |
| Ott          | 4°        | 8°        | 3°        | 3°        |
| Nov          | 4°        | 5°        | 3°        | 3°        |
| <b>07.12</b> | <b>1°</b> | <b>1°</b> | <b>1°</b> | <b>2°</b> |



Dopo che per molto tempo è stata sostenuta l'opinione, assolutamente infondata, che l'Italia avesse i prezzi dei carburanti più alti in Europa, ciò è, infine, accaduto per effetto delle manovre fiscali del 2011 sui carburanti: con 1,675 euro/litro per la benzina e 1,662 per il gasolio (media na-

zionale stimata per la rete italiana nei giorni dal 7 dicembre) **i prezzi sono effettivamente i più alti**, come si evince dalla classifica dei dieci prezzi più alti per prodotto.

#### Classifica dei prezzi al pubblico (euro/litro)

| Paese         | Benzina      | Paese         | Gasolio      |
|---------------|--------------|---------------|--------------|
| <b>Italia</b> | <b>1,675</b> | <b>Italia</b> | <b>1,662</b> |
| Grecia        | 1,638        | Regno U.      | 1,641        |
| Olanda        | 1,607        | Svezia        | 1,552        |
| Danimarca     | 1,572        | Grecia        | 1,515        |
| Regno U.      | 1,545        | Irlanda       | 1,447        |
| Finlandia     | 1,535        | Ungheria      | 1,446        |
| Belgio        | 1,529        | Danimarca     | 1,434        |
| Svezia        | 1,523        | Belgio        | 1,430        |
| Portogallo    | 1,516        | Germania      | 1,421        |
| Germania      | 1,509        | Cechia        | 1,418        |

Per il complesso dell'intera tassazione sui carburanti (accisa ed IVA complessiva su tutto il prezzo), l'Italia (con 0,995 euro/litro per la benzina e 0,882 per il gasolio) **si colloca al primo posto per la benzina ed al secondo per il gasolio**, preceduta solo dal Regno Unito (classifica dei primi dieci Paesi più tassati).

#### Classifica delle imposte totali (euro/litro)

| Paese         | Benzina      | Paese         | Gasolio      |
|---------------|--------------|---------------|--------------|
| <b>Italia</b> | <b>0,995</b> | Regno U.      | 0,948        |
| Grecia        | 0,989        | <b>Italia</b> | <b>0,882</b> |
| Olanda        | 0,981        | Svezia        | 0,812        |
| Regno U.      | 0,932        | Irlanda       | 0,720        |
| Svezia        | 0,915        | Grecia        | 0,709        |
| Germania      | 0,895        | Germania      | 0,697        |
| Finlandia     | 0,892        | Danimarca     | 0,678        |
| Danimarca     | 0,886        | Belgio        | 0,676        |
| Belgio        | 0,879        | Cechia        | 0,672        |
| Portogallo    | 0,866        | Ungheria      | 0,668        |

Per incidenza percentuale sul prezzo al pubblico della tassazione sui carburanti (accisa ed IVA complessiva su tutto il prezzo), l'Italia (con il 59,41% per la benzina ed il 53,07 % per il gasolio) si colloca al quinto posto per la benzina (preceduta da Olanda, Grecia, Regno Unito e Svezia) ed al secondo per il gasolio (preceduta solo dal Re-

gno Unito, nella classifica dei primi dieci Paesi a percentuale più elevata).

Per il complesso della tassazione di base sui carburanti (cioè somma della accisa e dell'IVA sull'accisa), l'Italia (con 0,852 euro/litro per la benzina e 0,718 per il gasolio) **si colloca al secondo posto sia per la benzina che per il gasolio**, preceduta, rispettivamente, dall'Olanda e dal Regno Unito secondo la classifica dei primi dieci Paesi più tassati.

#### Classifica delle imposte totali (euro/litro)

| Paese         | Benzina      | Paese         | Gasolio      |
|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Olanda        | 0,862        | Regno U.      | 0,809        |
| <b>Italia</b> | <b>0,852</b> | <b>Italia</b> | <b>0,718</b> |
| Grecia        | 0,840        | Svezia        | 0,627        |
| Regno U.      | 0,809        | Irlanda       | 0,568        |
| Germania      | 0,779        | Germania      | 0,560        |
| Svezia        | 0,763        | Grecia        | 0,524        |
| Finlandia     | 0,744        | Austria       | 0,524        |
| Belgio        | 0,742        | Francia       | 0,523        |
| Francia       | 0,731        | Cechia        | 0,523        |
| Portogallo    | 0,717        | Belgio        | 0,518        |
|               |              | Olanda        | 0,511        |
|               |              | Danimarca     | 0,489        |

### AUMENTO ACCISE DISASTROSO NELLE AREE DI CONFINE

Tutti gli Stati (con l'eccezione della Svizzera per il prodotto gasolio) che confinano con l'Italia scontano oggi sui carburanti un carico di imposte che è inferiore a quello italiano: una differenza che vale da 13 a 31 centesimi al litro, a seconda del Paese, e solo per la fiscalità "di base" (accisa più IVA sull'accisa), a tutto svantaggio della rete distributiva italiana.

La nostra fiscalità di base è tredici centesimi/litro sulla benzina e venti sul gasolio più alta di quella francese, ventitre e diciannove centesimi/litro, rispettivamente, più alta di quella austriaca, ben ventisette ed addirittura trentuno centesimi/litro, a seconda del prodotto, più alta di quella slovena; per la Svizzera, è più alta

di diciassette centesimi per la benzina e più bassa di un centesimo per il gasolio.

Tutti questi Paesi hanno (sempre con la sola eccezione della Svizzera per il gasolio) accise più ridotte di quelle italiane e, inoltre, un'aliquota IVA inferiore da un punto (Austria e Slovenia) ad un punto e mezzo (Francia), fino addirittura a tredici punti (in Svizzera l'IVA è dell'8 %).

#### Fiscalità di svantaggio (euro/litro)

| Paesi         | Benzina      | Gasolio      |
|---------------|--------------|--------------|
| <b>Italia</b> | <b>0,862</b> | <b>0,718</b> |
| su Francia    | +0,131       | +0,195       |
| su Svizzera   | +0,166       | -0,011       |
| su Austria    | +0,231       | +0,194       |
| su Slovenia   | +0,268       | +0,308       |

Questa fiscalità di svantaggio ha un immediato riflesso in un prezzo di svantaggio nelle aree di confine, che avrà come immediata conseguenza un **forte afflusso di residenti a fare rifornimento nella rete distributiva d'oltre confine**: è il caso della regione Friuli Venezia Giulia (confinante sia con l'Austria che con la Slovenia), dove i prezzi sono più alti rispetto a quelli della concorrenza tra i 36 ed i 40 centesimi/litro per la benzina, e tra i 19 ed i 30 centesimi/litro per il gasolio, ed è il caso delle province dell'alta Lombardia, che hanno un divario rispetto alla Svizzera sino a 35 centesimi per la benzina e sino a 20 per il gasolio.

Si tratta di aree in cui il problema del differenziale di prezzo di frontiera è stato affrontato da anni con complessi provvedimenti e misure importanti: nell'alta Lombardia opera dal 2000 uno sconto di prezzo (da 0,018 euro/litro a 0,010 per la benzina, a seconda della distanza dal confine elvetico, mentre non è decollato per il gasolio), mentre nella regione Friuli Venezia Giulia, dopo un sistema di sconti di prezzo operante sin dal 1997, è stato da poco avviato un sistema di contribuzione all'acquisto che vale da 0,140 a 0,210 euro/litro per la benzina e da 0,090 a 0,140 per il gasolio. In ambedue i casi, l'incremento delle accise, determinato con il Decreto legge

201/2011, vanifica qualsiasi sforzo – attuato in questi anni dalle Regioni di concerto con lo Stato - di riequilibrio del differenziale del prezzo, che già in passato era determinato da una fiscalità di svantaggio, oggi esaltata ai massimi termini.

La corsa al pieno d'oltre frontiera aprirà una voragine nei volumi delle vendite di carburanti delle reti distributive frontaliere dell'alta Lombardia, che si può stimare nell'ordine di quasi 150 milioni di litri/anno, e di approfondire il buco che già era aperto nella rete regionale del Friuli Venezia Giulia fino a di minori vendite per 250 milioni di litri. In altri termini, **significa che i cittadini residenti**, spinti dalla necessità di risparmiare, **spenderanno al di fuori del sistema economico nazionale qualcosa come 600 milioni di euro/anno**, mentre l'Erario (e, di conseguenza, le Regioni che percepiscono una quota del gettito) **NON incasserà più imposte che si stimano** (al valore delle accise e conteggiando altresì l'IVA) **nell'ordine di 310 milioni di euro/anno**.

Ed oltre a tutto questo, **l'evasione dei consumi dalla rete locale metterà sul lastrico centinaia di Gestori che operano in quelle zone nelle più prossime vicinanze ai confini e destabilizzerà gli equilibri economici di altre centinaia di punti vendita ubicati in "seconda linea"**, a fronte di un inevitabile allargamento dell'area sensibile alla concorrenza del prezzo a causa dell'aumento dello *spread* dei prezzi dovuto alla fiscalità sui carburanti.



### ACCISA BENZINA: MEDIA NAZIONALE A 0,712 EURO/LITRO

Il decreto-legge 201/2011 ha portato l'accisa della benzina a 0,704 (0,852 con l'IVA) e quella del gasolio a 0,593 euro/litro (con l'IVA 0,718). Se per il gasolio l'accisa è unica a livello nazionale, molto più complessa è la geografia dell'accisa sulla benzina, in considerazione della possibilità delle Regioni di applicare specifiche addizionali su questo prodotto: è questa la ragione per cui in realtà **la media nazionale dell'accisa sulla benzina oggi vigente ha un valore che si aggira su 0,712 euro/litro** (0,862 ivata), ed è destinata – sulla base degli elementi per ora a disposizione – a crescere nel 2012 fino a 0,718 euro/litro (ivata, a 0,869).

È quanto si ottiene computando le addizionali ora vigenti (e/o previste in vigore dal 1° gennaio 2012) in otto regioni sulle venti italiane, regioni che diventeranno dieci dall'anno venturo, e calcolando la quota di benzine sul totale nazionale venduto in quelle regioni che applicano già o che applicheranno le addizionali. Se nel 2010 i consumi di benzina gravati da addizionale erano circa il 13 % del totale, nel 2011 sono saliti prima al 23 % e poi al 31 %, e nel 2012 raggiungeranno il 40 %.

#### Accisa benzina (euro/litro)

| Regioni          | 12/12/2011   | 01/01/2012   |
|------------------|--------------|--------------|
| Abruzzo          | 0,730        | 0,730        |
| Calabria         | 0,730        | 0,730        |
| Campania         | 0,730        | 0,730        |
| Liguria          | 0,730        | 0,754        |
| Marche           | 0,724        | 0,780        |
| Molise           | 0,730        | 0,730        |
| Piemonte         | 0,730        | 0,730        |
| Puglia           | 0,730        | 0,730        |
| Toscana          | 0,704        | 0,754        |
| Umbria           | 0,704        | 0,744        |
| <b>Nazionale</b> | <b>0,704</b> | <b>0,704</b> |
| <b>ITALIA</b>    | <b>0,712</b> | <b>0,718</b> |

La media nazionale dell'accisa sulla benzina era pari, alla fine del 2010, a 0,567 euro /litro (0,681 con IVA, allora al 20 %); oggi, rispetto ad allora, è più alta in ragione di 0,175 euro/litro (+0,181 ivata) e, dal primo gennaio 2012, l'incremento sarà pari a +0,181 euro/litro (+0,188 ivato).

Le regioni che a fine 2010 applicavano la addizionale erano Campania, Liguria, Marche e Molise, dal 1° gennaio 2011 si sono aggiunte Abruzzo, Calabria e Puglia (che l'aveva sospesa per due anni), mentre nel mese di luglio anche il Piemonte ha deliberato l'addizionale. Dal 2012, a questo elenco si aggiungeranno Toscana ed Umbria, che introdurranno *ex novo* la maggiorazione, mentre Liguria e Marche aumenteranno l'addizionale già in vigore.

#### Addizionali (euro/litro)

| Regione      | 01.01 2011 | 01.01 2012 |
|--------------|------------|------------|
| Abruzzo      | 0,0258     | 0,0258     |
| Calabria     | 0,0258     | 0,0258     |
| Campania     | 0,0258     | 0,0258     |
| Liguria      | 0,0258     | 0,0500     |
| Marche       | 0,0200     | 0,0758     |
| Molise       | 0,0258     | 0,0258     |
| Piemonte (*) | 0,0258     | 0,0258     |
| Puglia       | 0,0258     | 0,0258     |
| Toscana      |            | 0,0500     |
| Umbria       |            | 0,0400     |

(\*) Piemonte: dal 28/07/2011

I prezzi tra regioni a confine – che oggi, a causa delle addizionali, presentano differenziazioni limitate tra un minimo di due ed un massimo di tre centesimi al litro -, dal 2012 avranno tra loro differenze tra un minimo di tre ed un massimo addizionale di nove centesimi al litro, con valori intermedi di cinque e sei centesimi.