

N. 5/2012 - 30.01.2012

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

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

Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724

e-mail : figisc@confcommercio.it - anisa@confcommercio.it

sito internet: www.figisc.it

il presente numero si compone di 6 pagine

DECRETO MONTI: LE COSE DA CAMBIARE NEL CORSO DELL'ITER PARLAMENTARE

Comincerà nelle prossime settimane l'esame parlamentare del decreto Monti sulle liberalizzazioni (decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1). È probabile, quindi, che, per il settore della distribuzione carburanti ci si dovranno attendere pressioni, da diverse parti e da diversi fronti, volte a cambiare se non a stravolgere i contenuti che in questo momento sono scritti nel testo del decreto.

(continua in seconda pagina) →

DATI CONSUMI 2011: L'ELEVATA FISCALITÀ DÀ UNA SPINTA AL TRACOLLO DELLA RETE

Dicembre è stato, con luglio, uno dei due mesi peggiori dell'anno per i consumi sulla rete; secondo i dati del Ministero dello sviluppo economico, infatti, si tratta delle due punte negative dell'intero esercizio 2011: a luglio -8,57 % sullo stesso mese del 2010, a dicembre -8,34 % rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, due bôte che valgono insieme oltre mezzo miliardo di litri, ossia il 41 % dell'intera perdita dell'anno.

(continua in terza pagina) →

ALTRO CHE 10/12 CENT: LA REALTÀ SULLA DIFFERENZA DI PREZZO TRA RETE "COLORATA" E "NO-LOGO"

Ogni qualvolta le Associazioni dei consumatori polemizzano sui *media* a proposito dei prezzi dei carburanti, ogni qualvolta compaiono manifesti che propagandano i miracoli della GDO di destra o di sinistra, ogni qualvolta si citano gli impianti *no-logo*: ogni volta, insomma, si sparano numeri (sempre in aumento) su una fantomatica differenza con i prezzi della rete tradizionale che sarebbe addirittura di 10-12 centesimi/litro.

(continua in quarta pagina) →

IL FAMOSO "STACCO" CON L'EUROPA: PER LA BENZINA NON ESISTE PIÙ

Lo "stacco" del prezzo industriale italiano rispetto a quello medio dei Paesi dell'area euro: un concetto che ha alimentato varie convinzioni ed attizzato varie polemiche, ma che non è mai stato più che uno *slogan* di comodo.

(continua in quinta pagina) →

DECRETO MONTI: LE COSE DA CAMBIARE NEL CORSO DELL'ITER PARLAMENTARE
(segue dalla prima pagina)

Non staremo a discutere su chi cercherà, da un lato, magari di far guadagnare qualche punto ad un disegno di destabilizzazione del sistema per conto terzi e non nell'interesse dei Gestori (disegno da cui abbiamo preso abbondantemente le distanze), da un altro, invece per cercare di ridurre ancor più i già angusti spazi di manovra per la Categoria. In ogni caso, contrasteremo con chiarezza ciascuno di questi plausibili tentativi.

La posizione di FIGISC ed ANISA sulle questioni che devono trovare una definizione soddisfacente dal decreto Monti è definita e molto netta e si basa su tre punti di fondo.

Il primo è la modificazione della norma sul *self 24h* senza assistenza: un dispositivo che aggira le norme regionali sugli impianti *ghost* e che è assolutamente inutile dopo che l'articolo 28 della legge 111/2011 ha previsto la presenza obbligatoria di un *self prepay* in tutta la rete. Ancora una volta si 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 rischia di essere 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*.

In questo contesto, l'impuntatura sulla vicenda del *self* che non deve essere assistito ha il carattere di una disposizione *ad personam* (riguarda evidentemente qualche operatore), incartata nella consueta tiritera sulla rimozione dei vincoli in un libero mercato.

Il secondo è che la norma che azzerava la gratuità delle carte di pagamento va rimossa immediatamente, in quanto pessima traccia della rivalsa dei poteri forti del sistema bancario per cancellare una dispo-

sizione che, introdotta con la legge 183/2011, aveva la sua ragion d'essere in tutta una serie di questioni (diffusione dell'uso della moneta elettronica, deterrente agli episodi di criminalità che interessano il settore), e costituiva un indubbio vantaggio anche per il Consumatore.

Il terzo punto riguarda i contratti. Premesso che si tratta di respingere ogni possibile tentativo di mettere in discussione la rappresentanza della Categoria e, quindi, il concetto di contrattazione collettiva, ci attendiamo che nel decreto vengano introdotte norme che rendano stringenti i tempi per la definizione delle nuove formule contrattuali e costringano il settore a doversi confrontare rapidamente e concretamente sui contenuti, affidando altresì al Ministero dello sviluppo economico compiti di controllo e monitoraggio dello stato di attuazione della parte contrattuale.

Su contratti ed accordi – l'abbiamo già rilevato più volte – si è già perso infruttuosamente tempo sin dall'emanazione dell'articolo 28 della legge 111/2011, in luogo della cui attuazione si è, invece, preferito andare avanti a perseguire, da fronti opposti, progetti di rivincita totale e di totale belligeranza. Che questo sia servito ai Gestori, ci vuol coraggio a sostenerlo, per certo è solo servito a perdere tempo e far peggiorare la situazione.



DATI CONSUMI 2011: L'ELEVATA FISCALITÀ DÀ UNA SPINTA AL TRACOLLO DELLA RETE (segue dalla prima pagina)

Dicembre ha accentuato il *trend* negativo del terzo quadrimestre, nel quale si sono accumulate rispetto al medesimo periodo dell'anno antecedente quasi 600 milioni di litri di perdite.

A dicembre 2011, a parità di giorni festivi con il dicembre 2010, la rete registra minori vendite per 242 milioni di litri, con una flessione della benzina di 9,2 punti percentuali (-103 milioni di litri) e 7,8 punti percentuali per il gasolio (-139 milioni di litri). Neppure il segmento extrarete riesce a pareggiare il conto delle perdite della rete, pur recuperando su dicembre 2010 circa 91 milioni di litri e 9,3 punti percentuali, ed i consumi complessivi del mese di benzina e gasolio marcano un -3,9 % sull'ultimo mese dell'anno precedente.

La progressività delle perdite nel 2011 sul 2010 (milioni di litri)

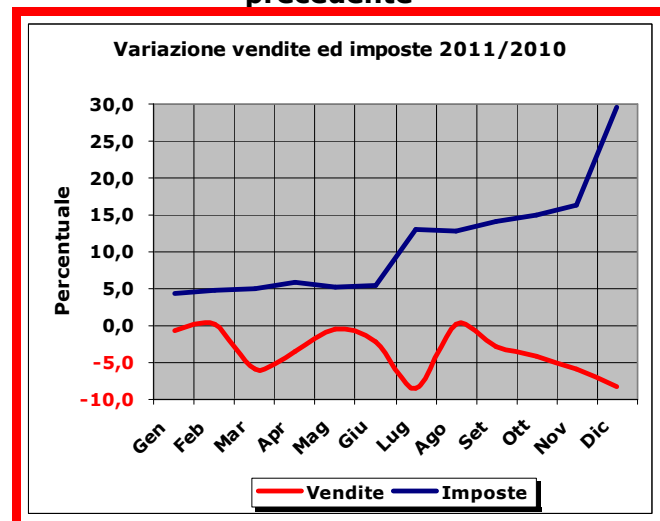
Periodo 2011/2010	Benzina	Gasolio	Totale
gen	-34,4	+17,8	-16,6
gen-feb	-53,0	+42,6	-10,4
gen-mar	-158,9	-52,1	-211,0
gen-apr	-218,5	-88,8	-307,3
gen-mag	-246,4	-71,0	-317,4
gen-giu	-295,4	-85,2	-380,6
gen-lug	-435,8	-214,2	-650,0
gen-ago	-453,0	-189,3	-642,3
gen-set	-502,0	-222,5	-724,5
gen-ott	-558,9	-281,7	-840,6
gen-nov	-629,1	-368,0	-997,1
gen-dic	-732,5	-506,5	-1.239,0

In tutto il 2011 rispetto al 2010, i consumi complessivi calano di 0,3 punti percentuali e di circa 158 milioni di litri: mentre l'extrarete avanza di un + 9,2 % (ben 1,081 miliardi di litri in più), la rete perde 1,239 miliardi di litri e altri 3,7 punti in percentuale, con una caduta della benzina di 5,6

punti percentuali e di 732 milioni di litri ed una flessione del gasolio del 2,5 % e di 507 milioni di litri. Circa 87 milioni di litri sono recuperati dai consumi di gpl (+3,9 %), che rappresentano nel 2011 il 4,9 % della somma dei consumi dei tre prodotti, contro il 4,7 % del 2010.

È significativo che nel 2011 le due punte più accentuate delle perdite di erogato sulla rete si registrino nei due mesi in cui si sono avuti i due più consistenti aumenti di imposte dell'anno: a luglio, infatti, si era appena avuto un aumento delle imposte che pesò per oltre 4 centesimi/litro (i consumi calarono di 8,6 punti percentuali rispetto al luglio 2010, a fronte di un incremento medio della fiscalità del 13 % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente); in dicembre si è avuto un aumento delle imposte di 10 centesimi/litro per la benzina e di 14 per il gasolio: un aumento della fiscalità media pari 29,6 punti percentuali, cui è corrisposta una perdita delle vendite di 8,4 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno 2010.

Variazioni percentuali delle vendite e delle imposte sullo stesso periodo dell'anno precedente



In sei anni (2005 - 2011), le vendite complessive di benzina e gasolio hanno marcato una flessione di 5,7 punti percentuali

ed una perdita di 2,7 miliardi di litri. Ma è la rete ad avere subito il vero tracollo di questa emorragia di consumi, con quasi 3,5 miliardi di litri in meno, pari ad un -9,8 %.

Sulla rete, i consumi di benzina sono diminuiti di quasi 5,2 miliardi di litri (-29,5 %) e quelli di gasolio, pur avendo guadagnato un +9,3 % e circa 1,7 miliardi di litri, hanno marcato nel 2011 una inversione di tendenza significativa.

Le vendite sulla rete e complessive dal 2005 al 2011 (miliardi di litri)

Anno	Benzina	Gasolio	Rete	Totale
2005	17,530	18,123	35,653	47,657
2006	16,466	19,108	35,574	47,797
2007	15,513	19,955	35,468	47,851
2008	14,461	19,928	34,389	46,778
2009	13,925	20,102	34,027	45,668
2010	13,094	20,314	33,408	45,102
2011	12,362	19,807	32,169	44,944
11/05	-5,168	+1,684	-3,484	-2,713
11/05	-29,5%	+9,3%	-9,8%	-5,7%

La contrazione delle vendite si è accompagnata in questi sei anni ad una crescita della già pletorica rete distributiva italiana: le conseguenze dei minori consumi per quasi 3,5 miliardi di litri sono state amplificate dal contemporaneo aumento del numero dei punti vendita (dal 2005 da 500 ad 800 impianti in più).

L'erogato medio per impianto, per dare un dato di sintesi, è passato da circa 1,560 milioni di litri nel 2005 a 1,370 milioni di litri nel 2011, con una flessione pari ad un -12,2 %.

**ALTRO CHE 10/12 CENT:
LA REALTÀ SULLA DIFFERENZA DI
PREZZO TRA RETE "COLORATA"
E "NO-LOGO"
(segue dalla prima pagina)**

In realtà, si tratta di un paragone fasullo tra prezzi comparati con incredibile approssimazione, se non scientemente in malafede.

Ciò che, infatti, viene comparato è una sorta di listino medio nazionale di ciascuna compagnia petrolifera, basato sulla modalità "servito" (e di solito si cita il prezzo più alto di quel giorno e non già una media), e su questa pietra di paragone si confrontano i prezzi delle "pompe bianche" o della GDO per evidenziare il vantaggio con la rete tradizionale "colorata" dei marchi petroliferi.

Realtà, quella della rete "colorata", che è di straordinaria variabilità e tutt'altro che monolitica rispetto alle solite iconografie di comodo che ne vengono rappresentate: dalla modalità del "fai da te", ai prezzi selfizzati, agli sconti, ecc., tutto contribuisce a restituire un quadro comparativo che dovrebbe essere preso seriamente in esame per non continuare a discutere del delicato tema dei prezzi con più serietà che non sia il parlarne semplicemente per arieggiare i denti.

La spesso (ed ingenerosamente) negletta rilevazione settimanale dei prezzi, effettuata dal Ministero dello sviluppo economico - DGREM - offre non pochi spunti di riflessione per rendere giustizia al reale quadro dei prezzi e delle reciproche comparazioni.

Intanto, il dato ministeriale ("prezzo Italia") rivela un prezzo che è stato - mediamente nel 2011 - inferiore tra 3,6 e 4,1 (a seconda dei prodotti) centesimi/litro a quello della media dei listini della modalità "servito", e che nel primo mese del 2012 è inferiore a quella media tra i 4,3 ed i 4,9 centesimi/litro (insomma, sembra aumentare lo spread tra listini e prezzi reali).

Nella rilevazione ministeriale è inclusa una gamma di prezzi rappresentativa dell'intera realtà della rete; sulla base del "prezzo Italia", partendo dai listini della rete "colorata" e dalle rilevazioni sugli impianti no-logo e sulla loro presenza sulla rete, è possibile interpolare quello che è il prezzo "reale" della rete a marchio petrolifero, al fine di abbandonare ogni fuorviante confronto con il listino.

Esaminando le mensilità del periodo gennaio 2011 - gennaio 2012, ad esempio, se per la benzina la differenza di prezzo tra il listino medio della rete colorata ed i *no-logo* è risultata nominalmente di 9,3 centesimi/litro (tra un minimo di 7,9 ed un massimo di 10,4), la reale differenza tra il prezzo praticato nella rete colorata e quello dei *no-logo* è di circa 6,1 centesimi/litro (tra un minimo di 4,5 ed un massimo di 7,1). In media, la differenza è in realtà inferiore del 35 % rispetto a quella che risulterebbe da un semplicistico confronto sul listino.

Prezzi e comparazioni tra rete colorata e no logo - Benzina (euro/litro)

Mese	Listino	Reale	No-logo	Δ listino	Δ reale
gen11	1,492	1,462	1,406	0,086	0,056
feb11	1,511	1,484	1,415	0,096	0,070
mar11	1,559	1,532	1,461	0,098	0,071
apr11	1,577	1,548	1,480	0,097	0,068
mag11	1,582	1,552	1,489	0,093	0,063
giu11	1,563	1,530	1,476	0,087	0,054
lug11	1,616	1,583	1,525	0,091	0,058
ago11	1,619	1,586	1,535	0,084	0,051
set11	1,633	1,599	1,540	0,093	0,059
ott11	1,628	1,596	1,532	0,096	0,065
nov11	1,627	1,594	1,523	0,104	0,071
dic11	1,688	1,653	1,609	0,079	0,045
gen12	1,750	1,705	1,648	0,102	0,057
media	1,603	1,571	1,510	0,093	0,061

Sempre esaminando le mensilità del periodo gennaio 2011 - gennaio 2012, se per il gasolio la differenza di prezzo tra il listino medio della rete colorata ed i *no-logo* è risultata nominalmente di 9,2 centesimi/litro (tra un minimo di 7,0 ed un massimo di 10,8), la reale differenza tra il prezzo praticato nella rete colorata e quello dei *no-logo* è di circa 5,5 centesimi/litro (tra un minimo di 2,7 ed un massimo di 6,9). In media, la differenza è in realtà inferiore del 40 % rispetto a quella che risulterebbe da un semplicistico confronto sul listino.

E quando si favoleggia di 10/12 centesimi in meno (e rispetto a quale prezzo, di grazia?) si raddoppia - per non conoscenza o per propaganda - quella che è la reale dif-

ferenza che c'è ogni giorno sul mercato dei prezzi

Prezzi e comparazioni tra rete colorata e no logo - Gasolio (euro/litro)

Mese	Listino	Reale	No-logo	Δ listino	Δ reale
gen11	1,373	1,337	1,285	0,088	0,052
feb11	1,398	1,366	1,308	0,089	0,058
mar11	1,463	1,428	1,374	0,089	0,054
apr11	1,489	1,453	1,393	0,096	0,060
mag11	1,457	1,424	1,367	0,090	0,057
giu11	1,440	1,405	1,348	0,093	0,058
lug11	1,496	1,456	1,403	0,093	0,054
ago11	1,500	1,461	1,411	0,089	0,050
set11	1,514	1,476	1,414	0,100	0,062
ott11	1,529	1,490	1,421	0,108	0,069
nov11	1,564	1,523	1,458	0,106	0,065
dic11	1,668	1,625	1,598	0,070	0,027
gen12	1,715	1,676	1,625	0,090	0,051
media	1,508	1,471	1,416	0,092	0,055

IL FAMOSO "STACCO" CON L'EUROPA: PER LA BENZINA NON ESISTE PIÙ
(segue dalla prima pagina)

Ma oggi questo *slogan* rischia di essere obsoleto e almeno per due ragioni: non solo lo "stacco" si va riducendo in sé, ma l'incremento delle imposte italiane sulla benzina, ad esempio, lo hanno già azzerato.

Le ragioni del maggiore costo della rete distributiva italiana (con un riflesso diretto su quella parte del prezzo che residua dopo le imposte ed il costo del prodotto raffinato) rispetto a quello di altri Paesi comunitari stanno nel grandissimo numero di impianti della nostra rete: una moltiplicazione di centri di costo, investimenti, logistica, presidio, ecc. che non ha l'equivalente negli altri Paesi europei con cui confrontiamo il famoso "stacco", ma anche, per contrappeso, che ha un livello di servizio e presidio territoriale neppure lontanamente replicato in quegli stessi Paesi.

Insomma, la rete italiana ha molti più impianti, un erogato per impianto molto più basso, ed il maggior costo di queste caratteristiche (appunto, lo "stacco") è comunque inferiore al livello di servizio erogato al territorio.

Ma quanto vale effettivamente lo "stacco"?

Nella media del 2011 le rilevazioni hanno dato un valore di 0,042 euro/litro per la benzina e di 0,035 euro/litro per il gasolio. Ma, per la benzina, non si tratta di un valore esatto: le addizionali regionali di accisa già vigenti nel 2011 influivano in media per circa 1,0 centesimi/litro (IVA compresa) in maggiorazione delle imposte gravanti su un litro di benzina; ai fini del calcolo del prezzo industriale è un centesimo in meno sullo stacco della benzina, che da 0,042 euro/litro dovrebbe essere ritariato per l'intero anno 2011 su 0,032 euro/litro.

Una situazione analoga sta avvenendo per il 2012. Nelle prime tre rilevazioni comunitarie dei prezzi del gennaio 2011, lo "stacco" Italia è mediamente sceso a 0,016 euro/litro per la benzina ed a 0,020 euro/litro per il gasolio.

Ma dal 1° gennaio 2012, l'incremento delle addizionali regionali di accisa sulla benzina (che ormai coinvolgono quasi il 50 % dei consumi nazionali di questo prodotto) stanno influenzando in media per circa 2,1 centesimi/litro (IVA compresa) in maggiorazione delle imposte gravanti su un litro di prodotto.

Che significa? Che lo "stacco" si calcola sottraendo al prezzo al consumo rilevato dal Ministero ogni lunedì l'ammontare delle imposte, ma se invece di sottrarre l'accisa realmente gravante sul prodotto (mediamente 0,721 euro/litro+IVA), se ne sottrae solo l'accisa base dello Stato (0,704 euro/litro+IVA) il gioco vale 2,1 centesimi/litro di differenza, ossia.....lo "stacco" sulla benzina non solo non esiste più, ma il valore si è addirittura invertito.

Stacco reale e stacco rilevato del prezzo industriale Italia-Europa area euro (euro/litro)

Periodo	Benzina: rilevato	Benzina: reale	Gasolio
gen-11	0,042	0,035	0,033
feb-11	0,054	0,047	0,027
mar-11	0,036	0,029	0,034
apr-11	0,010	0,003	0,039
mag-11	0,035	0,028	0,042
giu-11	0,043	0,036	0,037
lug-11	0,045	0,038	0,036
ago-11	0,050	0,040	0,043
set-11	0,040	0,030	0,040
ott-11	0,044	0,034	0,033
nov-11	0,047	0,037	0,030
dic-11	0,041	0,031	0,040
Media11	0,042	0,032	0,035
gen-12	0,016	-0,005	0,020

Per dirla tutta, il 2012 è cominciato in un modo per cui **il prezzo industriale italiano è inferiore a quello della media dei Paesi euro. E questo proprio quando il prezzo ed il carico fiscale su questo prodotto sono i più alti d'Europa. Sembrerà paradossale, ma è vero, e questo testimonia semmai una volta di più di quanto si straparla di questo settore senza neppure sapere di che si parla.**

