

N. 25/2012 - 21.05.2012

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 5 pagine

SOMMARIO DEL N. 25

**IMPOSTE CARBURANTI:
PARTE DA GIUGNO LA
RACCOLTA DELLE FIRME
FIGISC ANISA**

(a lato)

**IMPOSTE CARBURANTI:
PARTE DA GIUGNO LA
RACCOLTA DELLE FIRME
FIGISC ANISA**

**COMUNICATO STAMPA DEL
17.05.2012**

**CONSUMI AD APRILE,
ALTRA BATOSTA: PERSI 540
MILIONI DI LITRI
(in seconda pagina)**

**IL BANCO VINCE SEMPRE,
ANCHE STROZZANDO I
CONSUMI, EPPURE....
(in quarta pagina)**

**AREE CONFINARIE ED
EMORRAGIA DEI CONSUMI:
APPLICARE LA LEGGE 44
(in quinta pagina)**

**PIANETA «NO-LOGO»:
A QUANTO SI COMPRA,
A QUANTO SI VENDE
(in sesta pagina)**

FIGISC ed ANISA CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia annunciano l'avvio dal 1° giugno di un'iniziativa a tappeto che ha al centro il problema della eccessiva tassazione dei carburanti: «Abbiamo già rimandato l'avvio di questa operazione per vedere se si intendevano assumere provvedimenti, quali, ad esempio, la sterilizzazione dell'IVA: niente del genere è venuto avanti. **Avvieremo dal prossimo mese su tutto il territorio nazionale, presso tutti gli impianti della rete distributiva ordinaria ed autostradale e presso il sistema di CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia, d'intesa con tutti i soggetti che la vorranno condividere, una raccolta di firme a sostegno di una petizione popolare di massa per la riduzione delle imposte sui carburanti.** E oltre a ciò, considerato che **lo Stato** - con un carico fiscale superiore al 55 % del prezzo - è diventato ormai il vero soggetto regolatore di questo mercato, **chiediamo il ripristino del regime dei prezzi amministrati** per questo bene indispensabile alla mobilità degli italiani e che **lo Stato si faccia garante non solo della traspa-**

renza dei prezzi, ma anche di quelli che devono essere i margini sia delle aziende petrolifere sia dei gestori degli impianti.»

«Nel giro di poco più di tredici mesi, dall'inizio dell'aprile 2011 a questa parte il prezzo dei carburanti è aumentato mediamente tra benzina e gasolio di 27,5 centesimi/litro; di questi, 6,6 centesimi (IVA compresa) sono dovuti all'aumento delle quotazioni internazionali dei prodotti, e ben 20,9 centesimi all'incremento delle imposte; in altre parole il 76 % degli aumenti è da attribuirsi alle maggiori imposte, situazione che non ha eguali in nessun Paese comunitario. Abbiamo le imposte sui carburanti più alte dell'intera Europa comunitaria e, di conseguenza, il prezzo più alto, nonostante dall'inizio di maggio la benzina sia diminuita di ben 7,5 centesimi al litro ed il gasolio di 3,2.» denuncia **Luca SQUERI**, Presidente Nazionale della **FIGISC**, l'associazione dei gestori di impianti di distribuzione carburanti della rete ordinaria che aderiscono alla **CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia**.

«Consumatori, famiglie, imprese sono all'esasperazione» prosegue il Presidente FIGISC «la maggiore voce che contribuisce all'inflazione è il prezzo dei carburanti, i benzinai stanno agonizzando a causa dei crescenti costi di gestione, dell'esaurimento delle linee di credito, delle scelte commerciali di un settore che è esso stesso in crisi, dalla raffinazione (che ha accumulato miliardi di euro di perdite negli scorsi anni) alla distribuzione (che ha depresso i margini sotto la soglia critica); a ciò si aggiunga che la stangata fiscale sui carburanti, sovrappostasi alla recessione economica, ha letteralmente 'falcato' i consumi: nei primi quattro mesi del 2012 si sono persi quasi 1.400 milioni di litri rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso (-10 %) .»

«Senza un'inversione di rotta si rischia un cortocircuito definitivo dei consumi delle famiglie e dell'economia delle imprese, che per di più dimostra il flop delle previsioni di

entrata derivanti dalla manovra di aumento delle accise del decreto Salva Italia.» dichiara **Stefano CANTARELLI**, Presidente Nazionale della **ANISA**, la rappresentanza di categoria dei gestori delle autostrade, aderente anch'essa a **CONFCOMMERCIO** «Il Governo affronti questa emergenza con una revisione responsabile della sua politica fiscale su questi consumi necessari a garantire la mobilità del Paese: riduca il peso delle accise sui carburanti ripristinando la situazione ante 7 dicembre 2011, quando fu deciso l'aumento in un solo giorno di 10 centesimi per la benzina e di 14 per il gasolio».



**NELLE PROSSIME SETTIMANE
VERRANNO DIFFUSI TUTTI I
DETTAGLI ORGANIZZATIVI PER
ATTIVARE QUESTA INIZIATIVA
CHE RICHIEDE UN FORTE
IMPEGNO DELLE NOSTRE
STRUTTURE E DEI GESTORI
ASSOCIATI SU TUTTO IL
TERRITORIO NAZIONALE**

CONSUMI AD APRILE, ALTRA BATOSTA: PERSI 540 MILIONI DI LITRI

Circa **542 milioni di litri in meno** del corrispondente mese del 2011 (da 3,833 miliardi di litri a 3,292, -14,13 %): sono i dati sui consumi di benzina e gasolio diffusi dal Ministero per il solo mese di aprile.

Un dato **peggiore di quello di febbraio** in termini assoluti (allora le perdite furono di 533 milioni di litri) anche se meno pesante in termini percentuali (14,1 % contro 15,3 %).

Se poi si sommano i risultati dei mesi precedenti (da 14,420 miliardi di litri nel 2011 si è scesi a 13,033), il conto ammonta a **circa 1.387 milioni di litri di perdite** nel primo quadrimestre (pari ad un -9,62 %).

I dati di sintesi sono così riassumibili:

1. il circuito della rete perde in aprile 397 milioni di litri (-14,5 %), contro i 145 del circuito extrarete (-13,3 %);
2. il progressivo di quattro mesi rileva perdite sulla rete di 1,058 miliardi di litri (-10,3 %) contro i 328 milioni dell'extrarete (-8,0 %);
3. in aprile le vendite di benzina flettono di 175 milioni di litri (-14,9 %), quelle di gasolio scendono di 367 milioni di litri (-13,8 %);
4. nel quadrimestre il calo della benzina vale 429 milioni di litri (-9,9 %), quello del gasolio ben 957 milioni di litri (-9,5 %);
5. sempre nel quadrimestre, gli unici incrementi sono registrati per i consumi di gpl (+40 milioni di litri, ossia +5,5 %), che però non superano il 5,9 % dei consumi sommati dei tre prodotti.

Per dare un'idea abbastanza efficace di ciò che sta succedendo, basti dire che **le perdite registrate nel solo primo quadrimestre del 2012 sono pari a più di una volta e mezza di quelle accumulate nell'intero triennio 2009-2011** (ossia 1,387

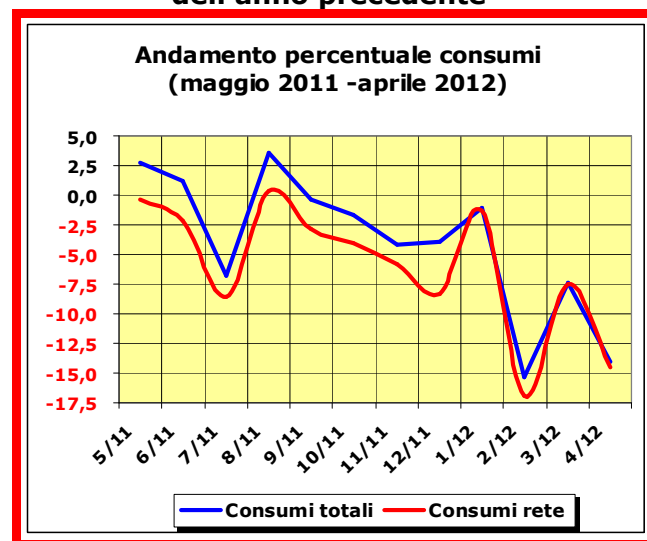
miliardi di litri contro 0,834), **con un tasso di decremento che è pari a quasi sedici volte quello medio dello stesso triennio** (-9,62 % contro -0,61 %).

Il calo dei consumi dal 2009 al 2012

Periodo	Miliardi di litri	%
anno 2009	-0,111	-0,24%
anno 2010	-0,565	-1,24%
anno 2011	-0,158	-0,35%
gen-apr 2012	-1,387	-9,62%

Il segno positivo nei consumi mensili totali negli ultimi dodici mesi si è registrato solo a maggio, giugno ed agosto 2011, e, sulla rete, solamente ad agosto 2011 e si ha un valore di pochissimo superiore alla parità.

Variazioni percentuali dei consumi mensili rispetto allo stesso mese dell'anno precedente



Sulla rete, come si è detto, in quattro mesi si sono persi consumi per 1,058 miliardi di litri, ossia circa 50.000 litri in media per impianto: tendenza che, se mantenuta nell'anno, comporterà una batosta di 150mila litri sugli erogati medi/impianto, facendo scendere la media di una rete che ha già troppi impianti (e che continua a gonfiarsi, grazie alle reiterate liberalizzazioni) da 1,370 a 1,220 chilolitri.

Un altro primato negativo in Europa.

IL BANCO VINCE SEMPRE, ANCHE STROZZANDO I CONSUMI, EPPURE....

Aumentano di molto gli introiti erariali sui carburanti, ma gli aumenti delle imposte, nel pieno di una crisi economica che dura dal 2009 ed è diventata recessione, hanno fatto crollare anche i consumi, finora ritenuti «anelastici», della mobilità degli Italiani. Lo Stato (rimandando al mercato ed alle diatribe europee i tempi della crescita, e ad una improbabile ed infinita *diligence* il taglio della spesa pubblica inutile), pensa intanto a far cassa.

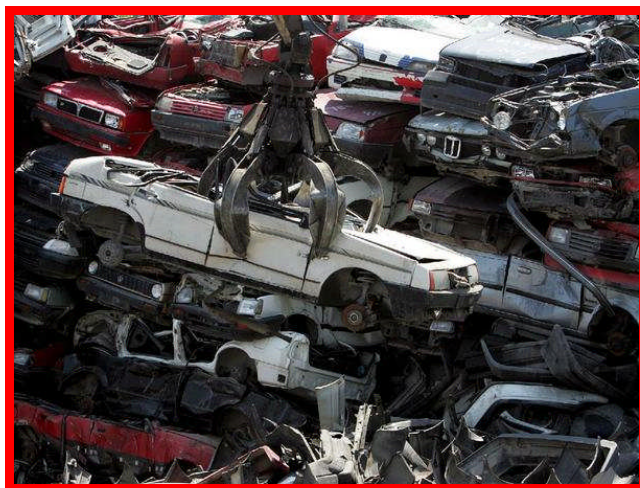
I numeri significativi di gennaio-aprile non sono molti, ma assai eloquenti: secondo le nostre stime malgrado le imponenti riduzioni dei consumi, l'Erario incassa 1,91 miliardi di euro in eccedenza rispetto al primo quadrimestre del 2011, di cui circa 1,42 di accise e circa 0,49 di IVA. È l'effetto della maggiore pressione fiscale esercitata nel 2011: la fiscalità «di base» sui carburanti (ossia esclusa l'IVA del prezzo industriale) è nel primo quadrimestre 2012 più alta rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di 17,3 cent/litro per la benzina (senza calcolare neppure le addizionali regionali di accisa) ed addirittura di 20,8 cent/litro per il gasolio.

E infatti, accisa ed IVA sull'accisa costituiscono la quasi totalità della maggiore informata erariale: su 1,91 miliardi di maggiori introiti, 1,79 sono dati da queste componenti fiscali «di base» (pari ad un 94 % del totale) e solo 120 milioni sono dovuti all'IVA sul maggior prezzo industriale (pari ad un limitato 6 %). Qui, dunque, i prezzi pur alti del petrolio o del Platt's, piuttosto che i costi di distribuzione, non c'entrano pressoché nulla.

Tuttavia, se si fossero mantenuti inalterati i volumi di consumi del primo quadrimestre dello scorso anno, o, ipotesi assai più corretta, se ne fossero mantenute le dinami-

che tendenziali positive e negative (ad esempio: decrementi della benzina, incrementi in extrarete) del medesimo periodo, la *performance* dell'Erario sarebbe stata strepitosa addirittura: circa 3,2 miliardi di euro, secondo le nostre stime. Ed aggiungiamo che, in tal caso, 2,2 miliardi di euro sarebbero di puro incremento della fiscalità «di base» (accisa ed IVA su accisa), pari al 67 %, contro 1,1 miliardi di euro di maggiore IVA dovuta all'incremento del prezzo industriale (costo del prodotto e costi di distribuzione).

In sintesi, si può guardare il bicchiere in due modi: le entrate erariali sono state di 1,9 miliardi in più, ma anche di 1,3 miliardi in meno già nel primo quadrimestre.



Estendendo l'analisi nella prospettiva di un intero anno, con questa tendenza dei consumi si può valutare grosso modo che le aspettative di gettito della famosa manovra «Salva Italia» sono destinate ad un sicuro flop: dei 5,6 miliardi di euro preventivati con l'aumento, in un solo giorno, di 10 cent/litro per la benzina e di 14 per il gasolio della fiscalità (era il 7 dicembre), l'Erario ne incamererà, con tutta probabilità, circa 2,4, ossia 3,2 miliardi di euro in meno, o, se si preferisce, il 57 % in meno, dal momento che i consumi rischiano uno «sfalcio» nel 2012 del 10 %: qualcosa come 4 miliardi di litri.

Ma anche se la manovra Monti sulle accise non coglierà se non a meno di metà i suoi

obiettivi, sul conto bisogna mettere anche l'effetto dei provvedimenti di aumento che hanno preceduto quell'intervento: infatti, tra l'aprile ed il 6 dicembre 2011 la fiscalità «di base» dei carburanti era stata incrementata di qualcosa come 7,5 cent/litro per ciascun prodotto.

Significa che comunque le entrate aumenteranno, anche se, appunto, in misura minore di quella preventivata. Significa che se l'anno scorso l'Erario ha incassato circa 27,1 miliardi di euro tra accise ed IVA sulle accise, quest'anno – se i consumi manterranno questo tasso di contrazione – ne potrebbe incassare comunque 30,8 (malgrado l'emorragia dei consumi!), cioè ben 3,7 in più (che corrispondono proprio agli aumenti precedenti la manovra «Salva Italia»).

Avrebbe potuto incassare, però, ben 34,0 miliardi (cioè 6,9 in più) se i consumi si fossero attestati sulle dinamiche dello scorso anno. In ogni caso, mancheranno sempre 3,2 miliardi di euro rispetto alle previsioni.

E, se l'Erario vince comunque la mano, malgrado il crollo dei consumi, anche se non a pieno punteggio, un tanto dimostra almeno tre cose:

- 1) che la fiscalità sui carburanti è approdata a livelli davvero imbarazzanti, anche per gli *standard* dell'Europa Comunitaria, pure abituata a premere questo torchio (negli USA le imposte sui carburanti non superano l'11-12 % del prezzo, da 8,5 a 9,9 eurocent/litro a seconda si tratti di benzina o gasolio);
- 2) che questa fiscalità opprimente sta uccidendo la pecora che era abituata a tosare, considerato che è la causa primaria di una *débâcle* di consumi che pure avevano retto a tre anni di crisi e di incremento dei prezzi dei prodotti;
- 3) che questa specie di drago fiscale sta cominciando pian piano anche a fagocitare se stesso, visto che intacca progressivamente la base di cui si alimenta, sia in generale che più ancora nelle aree confinarie, dove il pesante svantaggio di fiscalità con tutti gli Stati limitrofi incentiva l'evasione dei consumi dei residenti verso il prezzo più conveniente e rimpingua, guarda caso!, i conti pubblici altrui.



AREE CONFINARIE ED EMORRAGIA DEI CONSUMI: APPLICARE LA LEGGE 44

E, proprio a proposito di evasione dei consumi di carburanti nelle aree confinarie, vi è da registrare quanto già da tempo abbondantemente noto: il gap della fiscalità con i Paesi limitrofi accentua drasticamente la perdita dei consumi che caratterizza il settore in tutto il Paese.

Il gap della fiscalità «di base» (accise più IVA sulle accise) tra Italia e Stati confinanti va, in questi giorni, da 12 a 26 cent/litro per la benzina e da 5 a 29 cent/litro per il gasolio; il riflesso sul prezzo finale marca dei differenziali che vanno, per la benzina, da 21 a 33 cent/litro, e, per il gasolio, da 10 a 36.

Gap della fiscalità di base tra Paesi confinanti ed Italia (euro/litro)

Paese	Benzina Fiscalità	Delta	Gasolio Fiscalità	Delta
Austria	0,631	-0,221	0,524	-0,193
Francia	0,733	-0,119	0,526	-0,191
Italia	0,852		0,718	
Slovenia	0,589	-0,263	0,434	-0,283
Svizzera	0,640	-0,211	0,664	-0,053

Il «pendolarismo del pieno» non è un fenomeno certamente nuovo (prova ne siano le diverse misure attivate da anni per contrastare il fenomeno), ma certo esso è straordinariamente amplificato per effetto

dell'aumentata pressione fiscale degli ultimi mesi, degli altri prezzi, della crisi generale, dell'insufficienza delle risorse disponibili per le regioni interessate. La conseguenza è la perdita di centinaia di milioni di litri di prodotto che vengono approvvigionati fuori dai confini nazionali, con un danno significativo di altrettante centinaia di milioni di euro per l'Erario nazionale, ed a tutto beneficio degli Erari nazionali degli altri Stati.

Le soluzioni per contrastare il fenomeno adottate dal Governo non hanno avuto alcuna lungimiranza: si sarebbe trattato di mettere a disposizione meno di cento milioni di euro per salvarne almeno quattrocento di imposte, ma, senza giri di parole, non si è voluto, sottovalutando gravemente il problema.

Tuttavia, alcune «briciole» sono state elemosinate dal decreto fiscale 2 marzo 2012, n. 16 (convertito dalla legge 26 aprile 2012, n. 44), che, all'articolo 3, comma 16-bis, prevede quanto segue: «16-bis. È istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il Fondo per la valorizzazione e la promozione delle realtà socioeconomiche delle zone appartenenti alle regioni di confine, cui è attribuita una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2012. L'individuazione delle regioni beneficiarie, nonché i criteri e le modalità di erogazione del predetto Fondo, sono stabiliti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze. All'onere derivante dal presente comma si provvede mediante utilizzo delle disponibilità esistenti presso la contabilità speciale 1778 "Agenzia delle entrate - Fondi di bilancio" che sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al Fondo di cui al presente comma.»

Si tratta di una soluzione-tampone che non solo mette a disposizione finanziamenti insufficienti di molte volte rispetto al fabbisogno, ma che non ha altresì caratteristiche «strutturali» che possano evitare di doverci ritornare sopra fra pochi mesi, rientrando in una assoluta precarietà ed in un regime di stretta limitazione temporale.

In ogni caso, l'emorragia dei consumi delle aree confinarie segna ogni giorno che passa un ulteriore progresso, consolidando il «*pendolarismo del pieno*» dove è già presente ed aprendo ulteriori brecce anche dove non aveva attecchito in precedenza.

Ed è necessario **attivare con la massima urgenza la legge 44/2012** (che è già intervenuta con quattro mesi di ritardo), pur con tutti i suoi pesantissimi limiti, nonché procedere ai riparti e non indugiare in lungaggini burocratiche per definire «*criteri e modalità di erogazione*»: **ogni giorno che passa circa 1,5 milioni di euro di imposte sui carburanti vanno perduti per l'Erario, con un impoverimento anche del tessuto delle economie locali, e con la conseguenza di mandare rapidamente sul lastrico le imprese dei gestori che operano nel settore in queste aree.**



PIANETA «NO-LOGO»: A QUANTO SI COMPRA, A QUANTO SI VENDE

È strano, ma quanti siano gli impianti «no-logo» ancora non è ancora concesso di sapere con esattezza, sebbene sia in corso (sin dal non recentissimo marzo 2011!) una apposita indagine dell'Antitrust, nientemeno che in collaborazione con il Corpo

della Guardia di Finanza. In attesa di un dato che, allorché verrà reso noto sarà già vecchio, superato dalla giornaliera evoluzione che c'è in questo settore, ci si dovrà accontentare di procedere per stime.

Stime che riferiscono di numeri che girano tra le 1.750 e 2.000 unità, ossia attorno ad un 8 % della rete e con una quota di mercato stimabile attorno al 10 %.

Sono note le differenze di prezzo che gli impianti «no-logo» possono praticare rispetto alla rete di marchio, che possiamo definire, per comodità concettuale, «colorata», in dipendenza del fatto che possono acquisire il prodotto ad un prezzo di cessione che è quello dell'extrarete.

Per dare un'idea veloce della questione della differenza dei prezzi va detto che, se è vero che la competitività dei «no-logo» si spinge anche fino a differenze di 10,6/11,2 cent/litro a seconda del prodotto, questa non è la regola, ma il picco massimo del delta, che è, invece, influenzato dalle difese di mercato e dalle politiche commerciali della rete di marchio, che in taluni casi sono così efficaci da quasi azzerarlo, mentre nella media il differenziale reale tra i «no-logo» e la rete «colorata» si attesta tra i 6,6 ed i 6,7 cent/litro, come si può valutare dalle tre tabelle di seguito allegate.

Media dei prezzi tra rete «colorata» e «no-logo» – Benzina - euro/litro

	Rete	colorata	
Periodo	Massimo	Medio	No-logo
gen-giu 2009	1,310	1,282	1,229
anno 2010	1,398	1,370	1,311
anno 2011	1,592	1,562	1,497
gen 2012	1,756	1,713	1,650
feb 2012	1,796	1,750	1,688
mar 2012	1,862	1,817	1,750
apr 2012	1,906	1,859	1,795
gen-apr 2012	1,834	1,788	1,724

Nella prima tabella sono riportati i prezzi per il prodotto benzina, sulla base dei dati medi per i periodi temporali elencati; nella seconda i prezzi riguardano il gasolio.

Media dei prezzi tra rete «colorata» e «no-logo» – Gasolio - euro/litro

	Rete	colorata	
Periodo	Massimo	Medio	No-logo
gen-giu 2009	1,140	1,109	1,055
anno 2010	1,252	1,221	1,165
anno 2011	1,492	1,456	1,394
gen 2012	1,719	1,681	1,625
feb 2012	1,741	1,702	1,644
mar 2012	1,775	1,735	1,669
apr 2012	1,781	1,740	1,677
gen-apr 2012	1,755	1,715	1,654

La terza tabella riporta, infine, quelli che sono i differenziali di prezzo massimi e medi tra gli impianti di rete di marchio ed i «no-logo» (senza IVA):

Differenziali massimi e medi dei prezzi tra rete «colorata» e «no-logo» - euro/litro

	Benzina		Gasolio	
Periodo	Max	Medio	Max	Medio
gen-giu'09	0,081	0,053	0,085	0,054
anno 2010	0,087	0,059	0,087	0,056
anno 2011	0,095	0,065	0,098	0,062
gen-'12	0,106	0,063	0,094	0,056
feb-'12	0,108	0,062	0,097	0,058
mar-'12	0,112	0,067	0,106	0,066
apr-'12	0,111	0,064	0,104	0,063
gen-apr'12	0,110	0,064	0,101	0,061

□ valore massimo più elevato

■ valore medio più elevato

Le ragioni del divario sono dovute alla forte differenziazione del prezzo di cessione tra la rete e l'extrarete, sul cui «spread» (per usare una terminologia attuale) si è già riferito nel numero 23 di FIGISC ANISA NEWS del 7 maggio u.s., riferendo che su un periodo di osservazione di quasi tre anni (dal giugno 2009 all'aprile 2012), si può verificare che il differenziale è sempre andato aumentando per il gasolio (da una media di 10,7 cent/litro nel 2009 ad una media di 12,6 cent/litro nel 2012), nell'ordine di un +17%, mentre quello della benzina (salito fino al 2011 di circa 14 punti percentuali in più) nel primo quadrimestre di quest'anno segna una lieve flessione (11,0 cent/litro contro i 10,3 del 2009):

Extrarete: delta medio prezzo di cessione rispetto alla rete – Euro/litro - Benzina

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
giu-dic 2009	-0,092	-0,103	-0,115
gen-dic 2010	-0,099	-0,109	-0,120
gen-dic 2011	-0,110	-0,117	-0,124
gen-apr 2012	-0,103	-0,110	-0,116

Extrarete: delta medio prezzo di cessione rispetto alla rete – Euro/litro - Gasolio

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
giu-dic 2009	-0,100	-0,107	-0,113
gen-dic 2010	-0,102	-0,109	-0,116
gen-dic 2011	-0,112	-0,120	-0,128
gen-apr 2012	-0,119	-0,126	-0,134

□ valore più elevato

Un dato interessante e non di facile reperibilità è quello della stima del margine lordo dei «no-logo», ossia della differenza tra il prezzo di vendita finale al pubblico ed il costo di acquisto (cessione dall'extrarete) del prodotto.

Margine lordo «no-logo» – Benzina (€/lt.)

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
gen-giu 2009	0,065	0,076	0,087
anno 2010	0,067	0,077	0,087
anno 2011	0,070	0,078	0,084
gen 2012	0,048	0,054	0,060
feb 2012	0,045	0,052	0,058
mar 2012	0,048	0,055	0,063
apr 2012	0,070	0,076	0,083
gen-apr 2012	0,053	0,059	0,066

Margine lordo «no-logo» – Gasolio (€/lt.)

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
gen-giu 2009	0,069	0,076	0,082
anno 2010	0,069	0,077	0,084
anno 2011	0,071	0,078	0,087
gen 2012	0,071	0,079	0,085
feb 2012	0,072	0,088	0,088
mar 2012	0,072	0,079	0,086
apr 2012	0,090	0,098	0,106
gen-apr 2012	0,076	0,083	0,092

I valori oscillano per la benzina tra un minimo di 0,045 ed un massimo di 0,087 euro/litro a seconda dei periodi e delle aree (il Nord ha prezzi di cessioni in extrarete più bassi del Sud e della media, ad esempio) e, per il gasolio tra un minimo di 0,069 ed un

massimo di 0,106 euro/litro. Se si valuta il margine medio dell'impianto (sulla base del *mix* delle vendite dei periodi) i risultati evidenziano valori tra un minimo di 0,062 ed un massimo di 0,097 euro/litro. I valori per il 2012 sono lievemente più bassi rispetto al 2010 ed al 2011.

Margine lordo «no-logo» – Media (€/lt.)

Periodo	Minimo	Medio	Massimo
gen-giu 2009	0,067	0,076	0,084
anno 2010	0,068	0,077	0,085
anno 2011	0,071	0,078	0,086
gen 2012	0,062	0,069	0,075
feb 2012	0,062	0,075	0,077
mar 2012	0,063	0,070	0,077
apr 2012	0,082	0,090	0,097
gen-apr 2012	0,067	0,074	0,082

Per valutare l'entità o la convenienza di questo margine, bisogna considerare che l'impianto «no-logo» assume a suo carico gli investimenti (più elevati in caso di realizzazione di nuovo impianto) ed i costi integrali di gestione. Tali oneri devono essere ripartiti sull'erogato: erogati sui 2 milioni di litri comportano costi di circa 7,0 cent/litro, che diventano 6,0 su un erogato di 3 milioni di litri e 5,5 su erogati nell'ordine di 4 milioni di litri. Sono i costi che devono essere sottratti da un margine che oscilla dai sette agli otto centesimi/litro.

I risultati «netti» rilevano, quindi, valori abbastanza simili a quelli che sono contabilizzati nei bilanci delle aziende petrolifere che riguardano le vendite in rete, con costi che, nella fattispecie, sono più elevati (attorno ai 10 centesimi/litro, anche oltre se si contano i costi degli obblighi di miscelazione del biodiesel). E che non si traducono mai in quei margini che si fantasticano quando si pensa a quale sia la differenza tra i prezzi di cessione alla rete tradizionale rispetto alla rete degli operatori «bianchi». E la ragione è che questi operatori devono «rubare» il mercato agli altri a suon di prezzi stracciati. Un aspetto su cui riflettere attentamente quando si parla di nuove forme contrattuali alternative.