

N. 37/2012 - 03.09.2012

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 8 pagine

SOMMARIO DEL N. 37

**ORA FATTI E NON PAROLE:
LE NOSTRE RESTANO LE PIÙ
ALTE IMPOSTE D'EUROPA**
[a lato]

**ANISA: IN AUTOSTRADA I
MEGASCONTI HANNO
PEGGIORATO IL CROLLO**
[in quarta pagina]

**CONSUMI CARBURANTI - GLI
SCONTONI NON CAMBIANO
NULLA: SEMPRE AL - 9 %**
[in quinta pagina]

**MARGINE DI DISTRIBUZIONE
E BUCO DELLO SCONTONE:
UNA MANO DI CONTI [2]**
[in sesta pagina]

**SCONTI ENI ED ESSO:
QUANTI IMPIANTI ALL'INIZIO
E QUANTI ALLA FINE**
[in ottava pagina]

ORA FATTI E NON PAROLE: LE NOSTRE RESTANO LE PIÙ ALTE IMPOSTE D'EUROPA

Il Governo, per bocca del Sottosegretario al Ministero per lo sviluppo economico annuncia di avere allo studio la «sterilizzazione dell'IVA, se ne ricorrono le condizioni previste» sul carico fiscale che incombe sui carburanti. Fanno coro parti politiche e la CGIL, che chiedono di intervenire anche sull'ammontare delle accise. La Regione Toscana, dopo essere salita agli onori/disonori delle cronache per i prezzi più alti ed il famoso superamento della «soglia psicologica» dei 2 euro/litro a causa dei 6 cent in più, IVA compresa, che gravano per l'addizionale regionale, avanza il proposito di abolirla o ridurla.

Ma non si tratta delle solite «anomalie» tutte italiane [come pure per troppo tempo si è sentito stucchevolmente ripetere], perché ovunque si discute del prezzo dei carburanti e se negli USA [dove la tassazione non supera il 12-13 % del prezzo] si polemizza tra candidati alla presidenza sul prezzo del gallone e si valuta se impiegare le riserve strategiche per abbassarlo, in Francia il Governo ha annunciato di voler ridurre per circa 3 cent/litro il peso delle imposte e, con una sorta di regime semi-amministrato, di porre un tetto al prezzo con la concorrenza di altri 3 cent/litro da parte del sistema distributivo. E comunque tutti devono affrontare la questione delle spinte inflattive, del diminuito potere d'acquisto dei redditi delle famiglie, della

flessione dei consumi, dell'equilibrio delle entrate fiscali, dell'avvitamento nella spirale del «*più imposte, meno consumi*» e «*meno consumi, meno entrate fiscali*», come il cane che rincorre la propria coda.

Se non altro, il dibattito in corso – differentemente dalle aberrazioni altre volte enfatizzate o suggerite – si sta lentamente focalizzando sul problema centrale su cui da mesi e mesi FIGISC ed ANISA stanno cercando di attirare l'attenzione e su cui **si sono mobilitate a raccogliere firme**, ossia **LA DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DELLE IMPOSTE E LA REINTRODUZIONE DI UN SISTEMA AMMINISTRATO DEI PREZZI**.

Ma, al di là di annunci, auspici e ricognizioni sulla fattibilità, **LE IMPOSTE CHE PESANO SUI CARBURANTI IN ITALIA RESTANO LE PIÙ ALTE DELL'EUROPA COMUNITARIA PER LA BENZINA E TRA LE PRIME TRE PIÙ ALTE PER IL GASOLIO**, come si rileva dalla seguente tabella sui dieci Paesi comunitari con le imposte più elevate sui complessivi ventisette dell'Unione.

**PRIME DIECI IMPOSTE PIÙ ALTE NELLA U.E.
27 AGOSTO 2012**

Benzina Paese	Euro/lit	Gasolio Paese	Euro/lit
Italia	1,068	Regno Un.	1,030
Svezia	1,058	Svezia	0,924
Grecia	1,030	Italia	0,923
Olanda	1,025	Irlanda	0,791
Regno Un.	1,020	Finlandia	0,759
Finlandia	0,949	Ungheria	0,742
Danimarca	0,938	Grecia	0,726
Germania	0,934	Germania	0,720
Irlanda	0,916	Danimarca	0,708
Belgio	0,910	Cechia	0,690

Si tratta di una **situazione che permane stabilmente dallo scorso dicembre**, dopo gli aumenti di accisa decisi dal Governo Monti, che in un solo giorno fecero salire, IVA compresa, il prezzo di 10 centesimi per la benzina e 14 per il gasolio ed a cui sono aggiunte nuove od accresciute addizionali regionali [sia pure solo sul prodotto benzina] ed ulteriori incrementi dell'accisa statale di base nei mesi successivi.

Alla classifica delle imposte corrisponde esattamente la classifica del prezzo, come rilevato dai dati della Commissione Europea per il 27 agosto 2012.

**PRIMI DIECI PREZZI PIÙ ALTI NELLA U.E.
27 AGOSTO 2012**

Benzina Paese	Euro/lit	Gasolio Paese	Euro/lit
Italia	1,870	Regno Unito	1,794
Svezia	1,862	Svezia	1,789
Grecia	1,838	Italia	1,759
Olanda	1,808	Grecia	1,597
Danimarca	1,782	Finlandia	1,582
Germania	1,750	Ungheria	1,566
Finlandia	1,742	Germania	1,561
		Irlanda	1,561
Regno Un.	1,730	Danimarca	1,548
Portogallo	1,710	Belgio	1,505
Belgio	1,706	Cechia	1,498

A ciò si aggiunga che **lo «stacco» del prezzo industriale** con l'Europa dei diciassette Paesi di area euro nel 2012 **per la benzina** [a causa dell'incidenza delle addizionali regionali] per quattro mesi su otto, tra cui i più recenti luglio ed agosto, **è stato persino negativo, cioè inferiore alla media**, e che **per il gasolio da due mesi non supera il valore di un centesimo/litro**, nonostante la notevole diversità, capillarità ed onerosità di una rete distributiva che ha indici di presidio territoriale due o tre volte più intensi di quelli di altri Paesi europei che concorrono a formare le medie di riferimento per questo tipo di analisi e confronti.



Nell'ultimo anno – in un confronto esteso ai ventisette membri dell'Unione Europea – **i prezzi italiani sono aumentati in misura tanto rilevante quanto quelli della Svezia** [ossia attorno ai 30-32 centesimi/litro], ma **l'aumento delle imposte in Italia** [circa 20-21 centesimi/litro] **non ha eguale con altri Paesi europei.**

**AUMENTO DEI PREZZI E DELLE IMPOSTE ED
INCIDENZA % DELLE IMPOSTE SULL'AUMENTO DEL
PREZZO – CENTESIMI/LITRO - BENZINA**

Paesi	Prezzo	Imposte	% imposte
Italia	+30,2	+19,3	64,0%
Svezia	+31,8	+14,4	45,2%
Slovenia	+27,5	+13,6	49,4%
Regno Un.	+21,2	+11,1	52,7%
Irlanda	+15,7	+9,4	59,7%
Finlandia	+18,5	+5,4	29,0%
Polonia	+22,8	+5,1	22,5%
Media U.E.	+17,8	+5,1	28,7%
Lettonia	+17,8	+5,0	28,1%
Spagna	+19,3	+5,0	25,7%
Ungheria	+16,7	+4,5	26,8%
Danimarca	+16,6	+4,4	26,3%
Olanda	+18,0	+4,1	22,8%
Germania	+25,2	+4,0	16,0%
Cipro	+14,6	+3,9	26,9%
Grecia	+17,0	+3,5	20,3%
Portogallo	+17,3	+3,4	19,5%
Belgio	+16,7	+2,9	17,4%
Estonia	+17,3	+2,9	16,7%
Austria	+16,8	+2,8	16,9%
Francia	+16,3	+2,8	17,3%
Bulgaria	+15,9	+2,6	16,7%
Slovacchia	+13,0	+2,5	19,3%
Lituania	+14,2	+2,5	17,4%
Lussemburgo	+16,7	+2,2	13,0%
Malta	+1,9	+0,3	15,2%
Cechia	+10,9	+0,3	2,5%
Romania	+9,5	+0,2	2,6%

Elaborazione dati Commissione Europea

Come si può osservare, il prezzo della benzina è cresciuto in un anno in Italia di circa 30,2 cent/litro, di cui 19,3, ossia il 64,0 %, sono dovuti all'aumento delle imposte, contro 31,8 cent/litro di aumento del prezzo in Svezia, ma di non più di un aumento di 14,4 cent/litro di imposte [45,2 %], tanto per citare solo i due Paesi che stanno in testa alla classifica negativa degli aumenti più pesanti.

**AUMENTO DEI PREZZI E DELLE IMPOSTE ED
INCIDENZA % DELLE IMPOSTE SULL'AUMENTO DEL
PREZZO – CENTESIMI/LITRO - GASOLIO**

Paesi	Prezzo	Imposte	% imposte
Italia	+31,8	+21,0	66,2%
Finlandia	+22,1	+14,1	63,9%
Svezia	+32,0	+13,2	41,3%
Regno Un.	+22,6	+11,4	50,4%
Ungheria	+21,7	+10,3	47,6%
Polonia	+21,3	+8,5	39,6%
Irlanda	+15,0	+7,7	51,2%
Slovenia	+19,1	+6,7	35,0%
Media U.E.	+17,2	+5,5	31,9%
Spagna	+17,9	+4,9	27,3%
Lussemburgo	+17,3	+4,3	24,6%
Lettonia	+14,9	+4,3	28,7%
Cipro	+13,9	+3,9	27,9%
Bulgaria	+17,8	+3,7	21,0%
Grecia	+18,4	+3,7	20,2%
Danimarca	+14,4	+3,6	25,1%
Germania	+21,1	+3,4	16,0%
Olanda	+15,8	+3,2	20,5%
Portogallo	+15,6	+3,1	20,0%
Francia	+15,7	+2,8	17,9%
Estonia	+16,6	+2,8	16,7%
Lituania	+15,6	+2,7	17,4%
Austria	+14,7	+2,5	16,9%
Romania	+12,7	+2,4	19,1%
Slovacchia	+12,1	+2,4	19,5%
Belgio	+14,0	+1,9	13,6%
Malta	+2,0	+0,3	15,3%
Cechia	+9,3	+0,2	2,5%

Elaborazione dati Commissione Europea

Analizzando i dati del secondo prodotto, il prezzo del gasolio è cresciuto in un anno in Italia di circa 31,8 cent/litro, di cui ben 21,0, ossia il 66,2 %, sono dovuti all'aumento delle imposte, contro 32,0 cent/litro di aumento del prezzo in Svezia [sempre per citare l'unico aumento del prezzo corrispondente circa a quello italiano], ma di non più di un aumento di 13,2 cent/litro di imposte [41,3 %].

In sintesi, **sull'aumento del prezzo verificatosi in un anno, la responsabilità maggiore [poco meno di due terzi] è del carico fiscale, e poco più di un terzo all'incremento dei fattori internazionali di mercato** [tasso di cambio, quotazioni del greggio e dei prodotti raffinati].

ANISA: IN AUTOSTRADA I MEGASCONTI HANNO PEGGIORATO IL CROLLO

«L'andamento delle vendite sulla rete autostradale, che è in continuo calo dal 2003, ha già registrato un pesante peggioramento nel 2011 [il tasso di riduzione sul 2010 è stato del 9,4 %], ma nel 2012 si può stimare un ulteriore e ben più drammatico crollo, su cui le politiche dei mega sconti praticati sulla rete ordinaria e negati alle aree di servizio delle autostrade e delle tangenziali portano la responsabilità – nonostante il relativamente limitato periodo in cui sono stati in vigore – per quasi un terzo delle perdite.»

Questa la denuncia di **Stefano CANTARELLI**, Presidente Nazionale di **ANISA COMMERCIO**, che sostiene tale argomentazione sulla base delle stime sviluppate dalla Segreteria Nazionale sui dati dell'andamento generale dei consumi sull'intera rete distributiva, dei volumi di traffico e della variabile costituita dalla concorrenza determinata dagli sconti dei week end estivi.

«Abbiamo cercato di valutare come la pesante diminuzione dei consumi, che si rileva su tutta la rete, ordinaria ed autostradale comprese [-8,69 %], si possa 'pesare' per lo specifico segmento autostradale, tenendo conto altresì dei dati del traffico [veicoli/km], che nel 2012 hanno registrato un decremento nell'ordine dell'8,10 %. Negli anni precedenti le vendite in autostrada sono progressivamente diminuite nonostante i dati del traffico fossero dapprima crescenti e poi tendenti allo stazionario. **Le nostre proiezioni su questi due elementi [diminuzione dei consumi in generale e flessione del traffico in autostrada] ci portano a sostenere che per il 2012 la perdita dei volumi delle vendite in autostrada possa su base annua essere stimata in circa 670 milioni di litri sul già disastroso anno 2011, ossia 23 punti percentuali in meno, con un danno per i bilanci dei**

Gestori di circa 57mila euro mediamente per area di servizio, in termini di minori margini lordi.»



Il Presidente ANISA, Stefano Cantarelli

«La vicenda dei megasconti sulla rete ordinaria» precisa il Presidente ANISA «ha poi ulteriormente aggravato tale situazione di crisi. **Stimiamo che la variabile dei megasconti abbia prodotto una ulteriore perdita di erogati che vale da sola circa 260 milioni di litri ed un aggravio della flessione delle vendite nelle aree di servizio mediamente di altri 9 punti percentuali, con un danno specificamente inferto alle Gestioni di altri 22mila euro mediamente per area di servizio, in termini di minori margini lordi, un dato assai più pesante per gli impianti posti nelle tangenziali, ricadenti nello stesso bacino di utenza degli impianti stradali che hanno potuto accedere ai super sconti del week end.»**

ANISA stima complessivamente per il 2012, per l'effetto congiunto della crisi dei consumi, della flessione del traffico sulle tratte autostradali e, infine, per la scelta di escludere la rete autostradale dai considerevoli sconti della rete ordinaria, una perdita di volumi in autostrada pari a circa 930 milioni di litri rispetto al già pessimo anno 2011, ossia di oltre 32 punti percentuali, stima che per ora sembra

purtroppo corroborata dai dati consuntivi reali degli impianti.

EROGATI REALI 2005/2011 E STIME 2012

Anno	Mld litri	Perdita mld litri	Var. %
2005	3,870		
2006	3,830	-0,040	-1,03%
2007	3,750	-0,080	-2,09%
2008	3,450	-0,300	-8,00%
2009	3,340	-0,110	-3,19%
2010	3,200	-0,140	-4,19%
2011	2,900	-0,300	-9,38%
2012 (*)	2,230	-0,670	-23,10%
2012 (**)	1,970	-0,930	-32,07%

(*) su base consumi generali e traffico

(**) su base consumi generali, traffico e concorrenza mega sconti rete ordinaria

«Non solo l'annosa mancanza di ogni progettualità e prospettiva per la rete autostradale, la sciagurata politica dei prezzi e le discriminazioni sulla competitività delle singole aree di servizio – la cui responsabilità va attribuita ai Concessionari e soprattutto alle aziende petrolifere – ha fatto degradare la situazione fino ad un punto che i numeri ci dicono essere di non ritorno,» dichiara Stefano Cantarelli «ma la vicenda della premeditata esclusione dagli sconti estivi [che potevano essere studiati in forme specifiche ed adattabili all'utenza delle autostrade] denota che c'è in atto una guerra di posizione tra l'industria petrolifera, azienda di Stato in primis, e Concessionari. Basti pensare che, dall'avvio della campagna di sconti sulla rete ordinaria, per alcune aree di servizio [nello specifico si tratta di impianti ENI] sono stati drasticamente, ed in maniera perfino autolesionistica, ridimensionati quei prezzi straordinariamente competitivi di cui prima godevano. Una faida che non esita a compromettere definitivamente il comparto, e, soprattutto, a sacrificare e ridurre sul lastrico centinaia di gestioni.»

«E tutto ciò accade» conclude il Presidente Nazionale ANISA «mentre è da mesi in piedi un tavolo di crisi sul comparto autostradale con il Ministero e tra tutte le parti coinvolte, un lavoro che a questo punto è

stato scientemente oggetto di un sabotaggio nei fatti, anche se di un tanto non sembra che tutte le parti abbiano consapevolezza od interesse a sollevare la cruda verità. **E rimane il fatto che i mega sconti del week end hanno causato ai Gestori autostradali un danno di decine di milioni di euro, su cui – per la deliberata scelta discriminativa di esclusione di un intero comparto dalla competitività sul mercato e la distrazione di centinaia di milioni di litri di vendite – si impone una azione collettiva di rivalsa.»**

CONSUMI CARBURANTI - GLI SCONTONI NON CAMBIANO NULLA: SEMPRE AL - 9 %

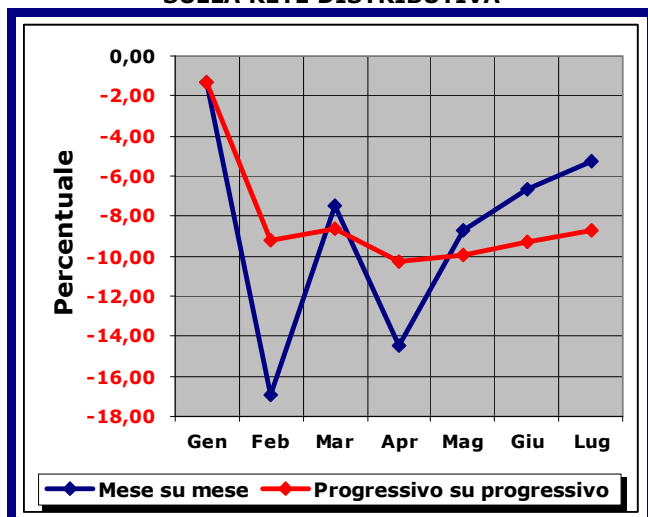
Sono stati resi noti – con un paio di settimane di ritardo, dovute alla pausa feriale – i dati del Ministero relativi ai consumi di carburanti del mese di luglio.

Pur essendo il mese statisticamente con i maggiori consumi dell'anno, **luglio 2012** non è andato oltre i 3,763 miliardi di litri, tra benzina e gasolio, con una perdita di 191 milioni di litri e 4,83 punti percentuali sullo stesso mese dell'anno precedente, suddivisi tra il risultato della **rete**, che **perde 151 milioni di litri, ossia il 5,26 %**, e quello dell'extrarete, che perde 39 milioni di litri ed il 3,69 %. Risalendo più indietro negli anni, la perdita sullo stesso mese del 2005, ad esempio, è di 10,4 punti percentuali nel complesso e di ben 14,1 per la rete.

Nessuna inversione di tendenza alla contrazione dei consumi, dunque, **per opera dei supersconti del week end** [operativi in tutti i fine settimana del mese di luglio, a differenza di giugno], che, al più, hanno solo mitigato di qualche decimo di punto percentuale – in tutto uno 0,46 % – la china al ribasso consolidata nel precedente semestre.

Il solo indicatore positivo è quello dei consumi di gpl [+9,17 % sullo stesso mese dell'anno precedente, +5,77 % sull'intero periodo gennaio-luglio del 2011], che vale circa 76 milioni di litri di incremento in sette mesi.

PERDITE PERCENTUALI SULL'ANNO 2011 PER SINGOLO MESE E PER PERIODO PROGRESSIVO SULLA RETE DISTRIBUTIVA



Ma quanto ai consumi di benzina e gasolio, i **dati dei primi sette mesi del 2012** evidenziano che in tutto sono stati perduti 2,117 miliardi di litri, pari ad un -8,08 %, con **la rete che scende di 8,69 punti percentuali e 1,630 miliardi di litri** e l'extrarete che lascia 0,487 miliardi di litri e 6,55 punti percentuali.

EROGATI GENNAIO-LUGLIO 2011 E 2012

Prodotti	2011	2012	Var. %
Rete	7,196	6,503	-9,63%
Extra	0,711	0,781	+9,87%
Benzina	7,907	7,285	-7,87%
Rete	11,572	10,634	-8,10%
Extra	6,724	6,167	-8,29%
Gasolio	18,296	16,801	-8,17%
Rete	18,768	17,138	-8,69%
Extra	7,436	6,948	-6,55%
Totale	26,203	24,086	-8,08%
Gpl	1,324	1,400	+5,77%

Per quanto riguarda i singoli prodotti sul circuito della rete, la benzina è scesa nel

mese di luglio 2012 di 6,81 punti percentuali, pari a circa 75 milioni di litri, rispetto al luglio 2011, e per il periodo gennaio-luglio 2012 ha perso 693 milioni di litri [-9,63 %]; i consumi di gasolio segnalano un saldo negativo di circa 75 milioni di litri [come la benzina] e di 4,29 punti percentuali a luglio sullo stesso mese dell'anno 2011, mentre per il periodo gennaio-luglio sullo stesso periodo dell'anno antecedente la flessione è di ben 937 milioni di litri, pari all'8,10 %.

Sui sette mesi il *mix* dei prodotti sulla rete è dato da una quota pari al 37,95 % di consumi di benzina ed al 62,05 % di consumi di gasolio.

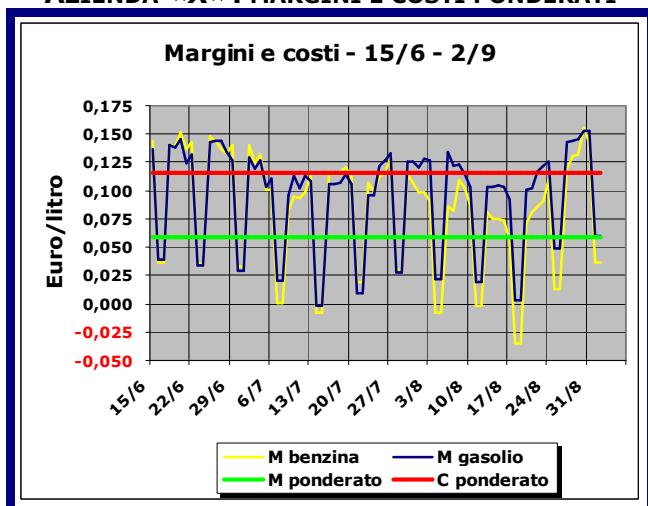


MARGINE DI DISTRIBUZIONE E BUCO DELLO SCONTONE: UNA MANO DI CONTI [2]

Abbiamo aggiornato, con lo stesso titolo, un tema ed un calcolo già trattati da queste stesse colonne nel N. 35 di FIGISC ANISA NEWS del 23 luglio [«*Margine di distribuzione e buco dello scontone: una mano di conti*»] e quello che segue è il grafico dell'andamento dei costi ed anche dei margini ponderati dell'intero periodo dei

mega sconti, ossia dei due mesi e mezzo [dal 15 giugno al 2 settembre] di una [chiamiamola «X»] delle aziende petrolifere che hanno praticato i maxi sconti del *week end*.

AZIENDA «X»: MARGINI E COSTI PONDERATI



M = margine [ricavo industriale]

C = costo di distribuzione ponderato

Le **linee gialle** [per la benzina] e **blu** [per il gasolio] che oscillano tra minimi di oltre meno 0,025 zero e massimi di poco sopra i 0,150 euro/litro delineano i **margini industriali del periodo**, ossia ciò che resta dopo avere tolto dal prezzo di cessione al benzinaio: a) il prezzo del prodotto finito [ossia la quotazione Platt's], b) le imposte [accisa ed IVA].

I margini per la benzina oscillano, durante la settimana, tra un minimo di 0,056 ed un massimo di 0,155 euro/litro, con un valore medio di 0,111, ma nei dodici *week end* di sconto essi crollano da valori massimi di 0,037 euro/litro a valori minimi pari a meno 0,035 euro/litro, con una media di 0,013 euro/litro.

Quelli per il gasolio oscillano, durante la settimana, tra un minimo di 0,093 ed un massimo di 0,152 euro/litro, con un valore medio di 0,121, ma nei fine settimana con gli sconti essi crollano da valori massimi di 0,060 euro/litro a valori minimi pari a meno 0,002 euro/litro, con una media di 0,026 euro/litro.



Considerando come i maxi sconti hanno progressivamente spostato volumi di erogato sia già acquisiti al marchio dai primi cinque giorni della settimana al *week end*, sia nel *week end* per volumi sottratti ad altri competitor del mercato, si possono calcolare dei margini e dei costi ponderati, cioè calcolati in ragione dei volumi venduti nel corso della settimana e non solo come semplice media aritmetica del periodo.

I dati di sintesi sono i seguenti:

- ✓ il **margine aziendale ponderato del periodo** [è la **linea orizzontale verde** del grafico] è stato **mediamente tra i due prodotti pari a 0,059 euro/litro** [nel periodo 15 giugno - 22 luglio era pari a 0,063];
- ✓ il **costo aziendale ponderato del periodo** [è la **linea orizzontale rossa** del grafico] è stato **mediamente tra i due prodotti pari a 0,116 euro/litro**, tenuto conto che i costi ordinari, che nei giorni «normali» sono nell'ordine di circa 0,105 euro/litro, nei *week end* vanno addizionati anche del margine del gestore, salendo a circa euro/litro 0,142 [nel periodo 15 giugno - 22 luglio era pari a 0,126];
- ✓ in conclusione, per l'azienda «X», **I COSTI MEDI DELL'INTERO PERIODO SONO PARI AL DOPPIO DEI MARGINI MEDI CHE NEL MEDESIMO PERIODO AVREBBERO DOVUTO COPRIRLI** [infatti, incasso 6 centesimi e ne spendo 12]: **NON SI PRODUCE, DUNQUE, ALCUN UTILE, E SI HA**, come già rilevato nella prima puntata

del 23 luglio di questa analisi, **UN BEL «SOTTOCOSTO» DEL 50 % SECCO.**

Al di là di tutte le varie dietrologie che se ne sono costruite, delle varie «scoperte del trucco», delle fiabe su «si pareggiano gli sconti della domenica aumentando i prezzi durante la settimana» e di consimili supposizioni ad uso mediatico e demagogico, questi sono i numeri reali che si possono sviluppare sulla base dei dati degli 80 giorni di «straordinaria follia» dell'estate 2012.

SCONTI ENI ED ESSO: QUANTI IMPIANTI ALL'INIZIO E QUANTI ALLA FINE

A conclusione della lunga fase dei maxi sconti dei week end estivi, si è proceduto alla «conta» del numero degli impianti che hanno aderito alle politiche di ENI ed ESSO, valutandone la consistenza sia all'inizio della campagna [il primo fine settimana cadeva il 16 e 17 giugno] che alla fine della stessa [il fine settimana appena chiuso].

Se i dati pubblicati sui siti delle due aziende sono aggiornati e corretti [abbiamo già avuto modo di difenderci da polemiche su questo aspetto], per quanto riguarda l'iniziativa «**Riparti con ENI**», da una consistenza **iniziale** di **2.353** impianti, la **chiusura** della campagna ha coinvolto **3.271** impianti, con un incremento di 918 unità, pari ad un **+39 %** rispetto al dato del primo week end.

Per la campagna «**ESSO selfpiù**», avviata con l'adesione di **1.497** impianti, il fine settimana appena trascorso ha **chiuso** con un numero di impianti pari a **1.343**, con una flessione pari a **-10 %** rispetto al dato di apertura. La punta più alta di adesioni [1.585 unità] era stata raggiunta nel week end di metà luglio, prima che ESSO chiedesse ai suoi Gestori la compartecipazione allo sconto in ragione di 2 cent/litro [un dimezzamento del margine]. **Rispetto a quel dato di picco, a fine campagna la flessione ammonta ad un -15,3 %.**

«RIPARTI CON ENI» - ADESIONI INIZIALI E FINALI

REGIONE	16-17 giu	01-02 set	Var.	Var %
Lombardia	275	371	+96	+35%
Emilia R.	240	324	+84	+35%
Veneto	241	323	+82	+34%
Lazio	234	320	+86	+37%
Sicilia	203	260	+57	+28%
Toscana	204	249	+45	+22%
Puglia	156	249	+93	+60%
Piemonte	192	248	+56	+29%
Campania	83	143	+60	+72%
Sardegna	84	127	+43	+51%
Liguria	81	107	+26	+32%
Abruzzo	75	107	+32	+43%
Marche	84	105	+21	+25%
Calabria	58	87	+29	+50%
Trentino A.A.	41	72	+31	+76%
Friuli V.G.	23	59	+36	+157%
Umbria	40	50	+10	+25%
Basilicata	9	30	+21	+233%
Molise	17	25	+8	+47%
Val d'Aosta	13	14	+1	+8%
ITALIA	2.353	3.271	+918	+39%

«ESSO SELFPIÙ» - ADESIONI INIZIALI E FINALI

REGIONE	16-17 giu	1-2 set	Var.	Var %
Lombardia	221	149	-72	-33%
Sicilia	132	139	+7	+5%
Toscana	129	124	-5	-4%
Emilia R.	116	119	+3	+3%
Veneto	131	107	-24	-18%
Piemonte	129	98	-31	-24%
Lazio	92	87	-5	-5%
Sardegna	88	86	-2	-2%
Puglia	73	81	+8	+11%
Calabria	73	73	=0	=0%
Campania	74	49	-25	-34%
Liguria	54	43	-11	-20%
Marche	33	43	+10	+30%
Trentino A.A.	34	35	+1	+3%
Abruzzo	29	31	+2	+7%
Friuli V.G.	45	26	-19	-42%
Umbria	18	22	+4	+22%
Basilicata	13	18	+5	+38%
Val d'Aosta	7	7	=0	=0%
Molise	6	6	=0	=0%
ITALIA	1.497	1.343	-154	-10%