

N. 43/2012 - 18.10.2012

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. 43

**ANISA, CANTARELLI:
AUTOSTRADALE, SITUAZIONE
DI ASSOLUTO DEGRADO**
[di lato]

**AREE DI SERVIZIO:
UN PRICING PESANTEMENTE
DISCRIMINATORIO**
[in terza pagina]

**AUTOSTRADALE: EROGATO
MEDIO SOTTO 5.000 KLT,
SEI ADS SU DIECI SOTTO
SOGLIA SOSTENIBILITÀ**
[in quinta pagina]

**RETE ORDINARIA:
FAIB, FEGICA E FIGISC
DIFFIDANO KUWAIT**
[in sesta pagina]

**CONSUMI CARBURANTI:
ITALIA E FRANCIA, DUE
SITUAZIONI BEN DIVERSE**
[in ottava pagina]

ANISA, CANTARELLI: AUTOSTRADALE, SITUAZIONE DI ASSOLUTO DEGRADO

I dati elaborati in questo numero non fanno che rendere più evidenti, in una visione d'insieme che va al di là delle singole situazioni, tutti quegli elementi - largamente noti - che certificano lo stato di assoluto degrado in cui versa la rete autostradale e la drammatica emergenza che attanaglia le gestioni delle aree di servizio.

Dalla caduta dei consumi [che in autostrada presentano indicatori negativi doppi o tripli rispetto alla rete ordinaria, il che è una netta dimostrazione sia della totale assenza di strategie, sia - ancor peggio - di scelte inequivocabilmente discriminatorie ed irresponsabilmente assunte «contro»], alle faide tra Aziende petrolifere e Concessionari sulla partita delle *royalty*.

Dalle deliberate schizofrenie sul *pricing* [strumento per ridurre da un lato le marginalità degli impianti vincolati dai vari obblighi contratti con i Concessionari, rendendoli progressivamente improduttivi, e dall'altro, per far aumentare i prezzi nelle aree non ancora vincolate da obblighi (e complessivamente su tutta la rete) per recuperare i maggiori costi od i minori margini, nell'un caso come nell'altro affogando prima di tutto il Gestore], alla precipitosa «fuga» dalle tratte scomode [come insegna TAMOIL sulla A3].

Tutto attesta di un totale sfascio.

Quasi il sessanta per cento delle aree di servizio sta sotto quella soglia, assolutamente *border line*, di sostenibilità economica, che viene fissata convenzionalmente in circa 5 milioni di litri di erogato annuo, un limite che, considerati i margini relativi ad un tale quantitativo di vendite, consentono a mala pena di coprire il costo del personale necessario a garantire un servizio continuativo che si svolge 24 ore su 24. Un impianto su cinque ha ormai assunto carattere di marginalità e la sua sussistenza in attività è un costo che si ripercuote su tutta la rete ed una sicura rovina per il Gestore che continui a mantenere il servizio.



Le Aziende – incassata, grazie all’agitazione dei Gestori, una trattativa con i Concessionari che porterà ad una riduzione delle *royalty* di qualche decina di milioni di euro [a causa della diminuzione del traffico autostradale; si stima che questa riduzione possa valere circa 40mila euro per impianto mediamente] – non solo non hanno alcuna intenzione di farne parte ai Gestori stessi per alleviare i conti che gli han dissestato, ma negano persino di corrispondere ciò che è stato stabilito con impegni assunti specificamente o previsti dagli accordi [che vengono lasciati languire dopo essere da tempo scaduti e talvolta persino mai formalizzati].

È evidente che non è più pensabile di poter mantenere cristallizzata in eterno una rete autostradale che è sua volta affetta – sulla falsariga del male che da sempre affligge la rete ordinaria [troppi impianti, erogati da terzo mondo] – da sovradimensionamento ed erogati in picchiata, che mantiene obblighi di garantire *standard* di servizi onerosissimi [che sarebbero in parte razionalizzabili con soluzioni alternative], una rete in cui si pompano - in un circolo vizioso attivato dagli stessi comportamenti schizofrenici ed autolesionistici delle Aziende - risorse che non attivano alcuna inversione di tendenza e che al più procrastinano solo di qualche attimo il *default* delle gestioni.

Che questa rete vada al più presto ristrutturata ed asciugata è una necessità primaria, per la quale vanno messi in moto ammortizzatori di sistema [uno specifico Fondo indennizzi, ad esempio], affinché lo stesso risultato non venga lasciato alla «macelleria» del mercato, alle «fughe» che lasciano di punto in bianco il campo, buttando il servizio alle ortiche e Gestori e dipendenti sul lastrico [le quattro aree TAMOIL sulla A3, ad esempio, erano impianti di due milioni e mezzo di litri].

Quel che va succedendo in autostrada dimostra almeno due cose: che il settore, come si dice, «è maturo» [quasi al limite del marcescente] e che l’onere del mantenimento del livello dei servizi è eccedentario rispetto al margine operativo: un contesto in cui, in modi diversi e con diversa capacità economica, sono coinvolti tutti i soggetti.

Servono decisioni e scelte, anche di riposizionamento e non si può più traccheggiare con una colpevole inerzia confidando che, foglia dopo foglia, nel frattempo, ci lascino le penne solo i soggetti i più deboli della filiera.

O questi servizi devono essere mantenuti con *standard* di qualità elevati [e correlati costi] in considerazione della strategicità della rete viaria su cui sono collocati: in questo caso bisognerà continuare ad immettere risorse anche se le marginalità non sono significative o non ci sono affatto. O si deve aggredire lo zoccolo dell'onerosità dei servizi, accontentandosi di uno *standard* più contenuto e mettendo mano allo sfrondamento della rete.

Non pare che questa ineludibile realtà sia presente tra le carte del tavolo ministeriale sulle autostrade [cui, peraltro, l'industria petrolifera ha fatto mancare ogni apporto costruttivo, impedendo persino la sottoscrizione di un primo, seppure insufficiente, Protocollo di intesa], e ciò significa che si continuerà ad eludere il nocciolo del problema.

Ma se altri possono permettersi di non scegliere, di continuare a girare a vuoto attorno al malato, di rimandare o di pensare di far pagare il conto ad altri finché c'è qualcuno a cui rifilarlo [i Gestori], non così per i questi ultimi che rischiano, già ora, tutto.

Se finora le iniziative di mobilitazione annunciate, hanno avuto come risultato di far attivare un tavolo - che si è poi azzoppato per le manfrine dell'industria petrolifera, ad onta della cauta apertura dei Concessionari e dell'iniziale *sprint* del Sottosegretario De Vincenti -, ora non vi è più però tempo ulteriore da perdere, e si dovrà passare - con determinazione consapevole e ritrovata unità di tutte le componenti rappresentative della Categoria - dalla fase dell'annuncio a quella dell'esecuzione di tutte quelle iniziative che saranno necessarie per sbloccare questa cruciale vertenza.

Stefano CANTARELLI
Presidente Nazionale ANISA

AREE DI SERVIZIO: UN PRICING PESANTEMENTE DISCRIMINATORIO

L'esistenza di politiche di *pricing* che premiano o penalizzano pesantemente le diverse aree di servizio a seconda delle convenienze [o delle schizofrenie] delle Aziende petrolifere è una delle ragioni per cui le imprese dei Gestori autostradali stanno attraversando una crisi di indebitamento e di *default* degli equilibri economici di portata inusitata appena qualche anno fa.

All'interno della stessa rete di marchio, all'interno delle stesse tratte - ossia del medesimo bacino di utenza - sussistono differenze di prezzi al pubblico che non hanno alcuna giustificazione neppure se si sommano non solo le differenze tra le più alte addizionali regionali e l'accisa nazionale di base [fino a marzo fa raggiungevano anche i 9 centesimi/litro con IVA, ma oggi non superano i 6], ma anche le misure di sconto del «Prezzo Amico».

Per avere un'idea del fenomeno, sono stati esaminati da ANISA i prezzi del *self service* in autostrada per marchio e sulla base di una rilevazione settimanale per ciascuna delle settimane maturate nel 2012 da gennaio al 10 ottobre [si tratta di 39 rilevazioni in tutto].



Sulla base di questi dati è stata calcolata la differenza nella stessa giornata tra il prezzo *self* massimo e quello minimo dello stesso marchio, e ne è stata ricavata una media per marchio per il periodo esaminato [cioè da gennaio al 10 ottobre], e sono state anche rilevate le differenze nei loro picchi minimi e massimi.

I risultati per ciascun marchio evidenziano anche differenze di 29 centesimi/litro, cioè un delta dei prezzi *self* tra impianti della stessa Compagnia, nella medesima giornata [in genere a metà settimana], perfino superiori di quasi il 50 % agli sconti della rete ordinaria dei *week end* estivi.

**DELTA TRA PREZZI SELF MINIMI E MASSIMI PER
MARCHIO – BENZINA – GEN/OTT 2012**

MARCHIO	MIN	MED	MAX
ENI	0,079	0,131	0,261
ESSO	0,068	0,100	0,153
IP-API	0,001	0,055	0,122
KUPIT	0,018	0,060	0,105
SHELL	0,049	0,124	0,239
TAMOIL	0,035	0,089	0,160
TOTAL-ERG	0,041	0,135	0,199

**DELTA TRA PREZZI SELF MINIMI E MASSIMI PER
MARCHIO – GASOLIO – GEN/OTT 2012**

MARCHIO	MIN	MED	MAX
ENI	0,055	0,102	0,289
ESSO	0,051	0,075	0,230
IP-API	0,006	0,035	0,066
KUPIT	0,008	0,028	0,053
SHELL	0,050	0,108	0,193
TAMOIL	0,022	0,077	0,160
TOTAL-ERG	0,058	0,092	0,179

Come di può vedere dalle precedenti tavole i differenziali più marcati [26,1 e 28,9 centesimi/litro a seconda dei prodotti] sono evidenziati da ENI, mentre SHELL registra un valore di 23,9 cent per la benzina ed ESSO di 23,0 per il gasolio, ma valori superiori a 15,0 centesimi/litro sono registrati anche da TOTAL-ERG e TAMOIL per ambedue i prodotti, ESSO per la benzina e SHELL per il gasolio.

Ma anche i valori medi per la benzina risultano ben elevati [da 10,0 a 13,5 cent /li-

tro], per TOTAL-ERG, ENI, SHELL ed ESSO, mentre da 10,2 a 10,8 sono i valori medi più alti per il gasolio, ancora per la SHELL ed ENI.

Ma per valutare, non solo la consistenza, ma altresì la frequenza di queste differenze riscontrate nello stesso marchio e nella stessa giornata, le medesime sono state classificate in cinque classi decrescenti per ciascun marchio che contengono tutte le 39 giornate di osservazione, con i seguenti risultati:

**GIORNATE PER DIFFERENZIALI RILEVATI –
BENZINA – IMPORTI IN CENTESIMI/LITRO**

Delta	>20	>15	>10	>5	≤5	TOTALE
ENI	1	6	22	10	0	39
ESSO	0	1	17	21	0	39
IP-API	0	0	9	9	21	39
KUPIT	0	0	2	19	18	39
SHELL	4	3	15	16	1	39
TAMOIL	0	2	16	15	6	39
TOTAL-ERG	0	13	21	4	1	39

**GIORNATE PER DIFFERENZIALI RILEVATI –
GASOLIO – IMPORTI IN CENTESIMI/LITRO**

Delta	>20	>15	>10	>5	≤5	TOTALE
ENI	1	1	16	21	0	39
ESSO	1	0	0	38	0	39
IP-API	0	0	0	6	33	39
KUPIT	0	0	0	1	38	39
SHELL	0	4	21	13	1	39
TAMOIL	0	2	3	26	8	39
TOTAL-ERG	0	2	7	30	0	39

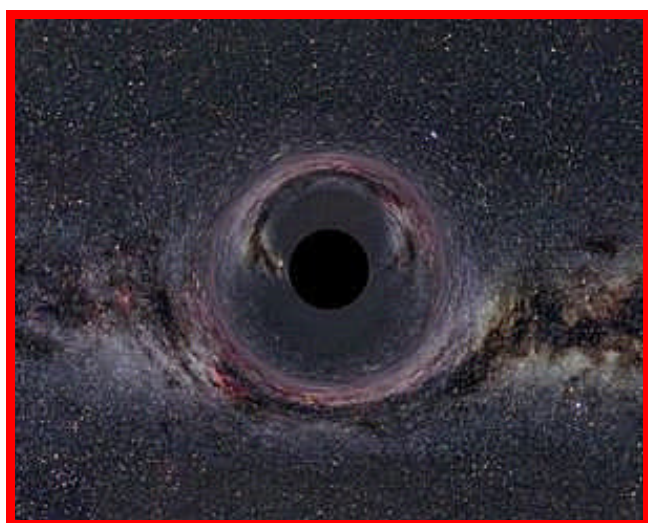
Le frequenze per differenziali superiori ai 10 centesimi/litro si riscontrano per il prodotto benzina all'87 % delle giornate per TOTAL-ERG, al 74 % per ENI ed al 56 % per SHELL; per il gasolio, le frequenze per differenziali superiori ai 10 centesimi/litro si riscontrano al 64 % delle giornate per SHELL, ed al 46 % per ENI.

AUTOSTRADE: EROGATO MEDIO SOTTO 5.000 KLT, SEI ADS SU DIECI SOTTO SOGLIA SOSTENIBILITÀ

Nel numero 37 di FIGISC ANISA NEWS [del 3 settembre 2012] ANISA ha stimato a quanto possa ascendere la perdita di vendite di benzina e gasolio nelle aree di servizio autostradali nel 2012, sulla base della pesante diminuzione dei consumi, che si rileva su tutta la rete, ordinaria ed autostradale comprese [-9,35 % a settembre], tenendo conto altresì dei dati di traffico [veicoli/km], che nel 2012 hanno registrato un decremento nell'ordine del 7,7 % [ultimo dato a giugno di AISCAT].

Rispetto alla stima effettuata su agosto, che proiettava una flessione di 670 milioni di litri e del 23,10 % sul 2011, il calcolo aggiornato su settembre porta il decremento a 668 milioni di litri ed al 23,50 %.

Si è anche rilevato come la variabile concorrenziale dei megasconti effettuati sulla rete ordinaria nei week end estivi abbia prodotto una ulteriore perdita di erogati stimata da sola in circa 260 milioni di litri, elemento che eleva il «collasso» delle vendite sul 2011 a potenziali 928 milioni di litri ed al 32,47 %.



Considerando che questa seconda componente ha colpito le aree di servizio più limitrofe ai grandi bacini urbani, mentre la flessione generale ha toccato in genere la totalità del territorio, si è cercato di valutare come siano cambiati gli erogati medi per impianto sul territorio e le fasce di efficienza delle aree di servizio.

Intanto, c'è da notare che anche tenendo conto solamente della dinamica delle vendite senza considerare la tara della variabile degli «scontoni» estivi della rete ordinaria, l'erogato medio per impianto su base nazionale è sceso sotto il valore dei 5 milioni di litri [assunto come una soglia di risicatissimo equilibrio di gestione]: precisamente a 4.802 klt [era pari a 9.151 klt nel 2003].

Risparmiando su base territoriale le dinamiche della stima per il 2012 del decremento nazionale delle vendite in autostrada [sempre, si ribadisce, senza tener conto dei pesanti, ma più localizzati, danni inferti dai supersconti della rete ordinaria in periodo estivo], si può procedere a classificare le aree di servizio in relazione alla loro efficienza, espressa in erogato medio/impianto. Questo esercizio [già sviluppato nel numero 6 di FIGISC ANISA NEWS del 7 febbraio 2012] evidenzia questi dati significativi:

STIMA UNITÀ AdS PER CLASSI DI EROGATO - 2012

Classi	N.	%
Eccellenza	12	2,6%
Alta	26	5,6%
Medio-alta	95	20,5%
Media	57	12,3%
Medio-bassa	183	39,5%
Bassa	53	11,4%
Marginale	37	8,0%

Legenda:

Eccellenza	>10.000 klt
Alta	>8.000 ≤10.000 klt
Medio-alta	>6.000 ≤8.000 klt
Media	>5.000 ≤6.000 klt
Medio-bassa	>3.000 ≤5.000 klt
Bassa	>2.000 ≤3.000 klt
Marginale	≤2.000 klt

Secondo le stime ANISA, solamente il 41 % dell'intera rete autostradale registra erogati superiori alla soglia critica dei 5 milioni di litri, mentre il 59 % si colloca sotto tale limite, ovvero, in altre parole, quasi il sessanta per cento della rete sta sotto il limite di sostenibilità economica.

Nella parte inferiore della classifica, si stimano in oltre 180 le unità con erogato compreso tra i 3.000 ed i 5.000 klt., ossia pari al 39,5 % della rete, mentre non oltre i 3 milioni di litri si collocano una novantina di impianti [il 19,4 % del totale], con quasi una quarantina di unità che sono decisamente marginali per le esigue quantità di volumi erogati.

RETE ORDINARIA: FAIB, FEGICA E FIGISC DIFFIDANO KUWAIT

Roma, 16 ottobre 2012

Spett.le

KUWAIT PETROLEUM ITALIA SPA

Viale dell'Oceano Indiano, 9

ROMA

c.a.: Ing. **Biagio GRANDE**

Prof. **Claudio DE VINCENTI**

SOTTOSEGRETARIO MINISTERO SVILUPPO

Via Veneto, 33

ROMA

Oggetto: Violazione nell'applicazione della normativa contenuta nel D.Lgs.32/98 e nelle Leggi 57/01 e 27/12.

Egregi signori,

intendiamo fare riferimento all'incontro avvenuto in data 9 ottobre u.s. per riassumere, brevemente, la nostra posizione in ordine alle scelte effettuate, unilateralmente, da codesta Azienda.

Più precisamente le scriventi Federazioni intendono sottolineare come la KPI, in co-

stanza normativa, si sia sottratta ai suoi obblighi – discendenti dalla legge – di contrattare, con le scriventi, le modifiche apportate unilateralmente al complesso di accordi che regolano le relazioni fra codesta compagnia ed i propri Gestori.

Nella fattispecie intendiamo riferirci, in prima istanza, alla modifica unilaterale dell'accordo del 20 gennaio 2011 sulla partecipazione dei Gestori agli sconti, integrato da una non meglio precisata «*tabella*» nella quale sono riportati con valori totalmente diversi da quelli definiti negozialmente.

Tale nuova «*tabella*», unilateralmente approntata, fissa la quota di «*sconto*» a carico del Gestore a circa il 50% del margine unitario pro-litro convenuto negozialmente ed è stata fatta sottoscrivere, *one to one*, ad ogni singolo Gestore nonostante ci si trovasse in «*vigenza di contratto*», richiamando impropriamente nell'adesione l'accordo del 20/1/2011, lasciando così intendere che ci sarebbe stata una condivisione.



Va inoltre evidenziato che, sempre unilateralmente venga proposto, ai singoli Gestori, una nuova modalità di pagamento (modello «*Evo*») che consiste nell'anticipazione del 50% del valore delle forniture al momento della consegna

Ciò impedisce, di fatto, al singolo Gestore di fruire, se non parzialmente, della dilazione di pagamento delle forniture, da ultimo definita negoziabilmente con l'accordo del 4 Novembre 2008.

Oltre, ovviamente, al *pricing* differenziato adottato dall'Azienda a seconda della segmentazione della rete e in funzione del canale di vendita con una divisione degli impianti, unilateralmente effettuata da codesta compagnia, in rete «*core, medium e local*». Senza tener conto della continua trasformazione dei punti vendita di proprietà in impianti *ghost*, anche all'interno dei centri abitati, sia in violazione alla legge 27/2012 che lo vieta espressamente che del d.lgs. 32/98 in materia di forme contrattuali, oltre che delle normative regionali laddove vigenti.

Poiché tali comportamenti sono assunti in evidente dispregio delle Leggi richiamate in oggetto, le scriventi Federazioni invitano codesta Azienda a recedere, con effetto immediato, dalle posizioni appena accennate e da ogni altro atteggiamento dovesse essere stato assunto in maniera non conforme al complesso delle norme che regolano la materia, restituendo al singolo Gestore, per differenza, quanto da questi pagato secondo le procedure unilateralmente assunte, contrarie alle intese ed agli accordi sottoscritti ai sensi della vigente normativa di Legge.



È di ogni evidenza che qualora codesta Azienda non dovesse ripristinare le condi-

zioni minime di certezza del diritto, le scriventi si vedrebbero costrette e far valere le proprie ragioni nelle sedi giurisdizionalmente competenti.

A quest'ultimo proposito, le scriventi si limitano soltanto ad annotare, a margine, le asserzioni illustrate da codesta Azienda al tavolo del confronto della scorsa settimana.

Le scriventi Federazioni, pur non volendo esprimere giudizi di merito, devono però sottolineare come la posizione espressa, sui temi generali, da codesta compagnia appare estremamente grave in quanto priva di qualsiasi valore i contenuti del Verbale di Incontro sottoscritto al Ministero dello Sviluppo Economico lo scorso 27 luglio, delegittima la sottoscrizione del predetto verbale da parte di Unione Petroliera (che non impegnerebbe, pertanto, alcuna Azienda) e, soprattutto, svuota gli impegni assunti, in prima persona, dal Sottosegretario di Stato in quella sede.

In considerazione di codesto ultimo aspetto, le scriventi sollecitano, in questo contesto, anche il Prof. De Vincenti, ad effettuare un intervento che chiarisca a tutti coloro che hanno sottoscritto quel documento, la rilevanza e l'ambito di applicazione.

Le scriventi sono convinte che su questa materia sia attivabile - non solo con Kupit - quel tentativo obbligatorio di composizione delle vertenze collettive individuato nel D.Lgs. 32/98 richiamato espressamente - come la Legge 57/0 - nella recentissima norma contenuta nella L. 27/12.

Sulla scorta delle considerazioni svolte, le scriventi attendono che la Kupit, entro e non oltre 15 giorni dalla data di ricevimento della presente, provveda ad adempiere agli impegni discendenti dall'applicazione della Legge ed a riallineare i suoi comportamenti nei confronti dei Gestori.

Restiamo in attesa di un cortese cenno di riscontro.

Distinti saluti.

**FAIB
FEGICA
FIGISC**

CONSUMI CARBURANTI: ITALIA E FRANCIA, DUE SITUAZIONI BEN DIVERSE

Il grave collasso dei consumi in Italia non trova neppure lontanamente un equivalente nel vicino Paese transalpino [nel quale, peraltro, da settembre le accise sono diminuite di tre centesimi/litro, che diventano 3,6 con l'IVA, che in quel Paese ha un'aliquota del 19,6 % contro il 21 % nostrano].

Nei primi nove mesi del 2012, infatti, in Italia i consumi di benzina e gasolio sono diminuiti di quasi 3,050 miliardi di litri e ben di 9,0 punti percentuali, contro una flessione solo di 1,7 punti percentuali e di 632 milioni di litri in Francia: un rapporto quasi di 5 a 1.

ITALIA – CONSUMI BENZINA E GASOLIO GEN-SET – MILIARDI DI LITRI

Mese	2011	2012	Var.	%
I	3,301	3,264	-0,037	-1,1%
II	3,471	2,938	-0,533	-15,4%
III	3,814	3,531	-0,283	-7,4%
IV	3,834	3,292	-0,542	-14,1%
V	3,900	3,592	-0,308	-7,9%
VI	3,929	3,673	-0,256	-6,5%
VII	3,954	3,763	-0,191	-4,8%
VIII	3,722	3,397	-0,324	-8,7%
IX	3,880	3,308	-0,572	-14,7%
TOT	33,805	30,758	-3,046	-9,0%

Neppure retrodatando nel tempo il confronto, ossia computandolo sui primi nove mesi del 2007, ad esempio, il rapporto tra le dinamiche italiane e quelle francesi cambia: sempre circa 5 a 1. Infatti in cinque anni l'Italia perde 5,830 miliardi di litri [-

15,9 %] e la Francia non più di 1,248 miliardi di litri [-3,2 %].

FRANCIA – CONSUMI BENZINA E GASOLIO GEN-SET – MILIARDI DI LITRI

Mese	2011	2012	Var.	%
I	3,894	3,946	+0,052	+1,3%
II	3,913	3,849	-0,064	-1,6%
III	4,367	4,215	-0,152	-3,5%
IV	4,262	4,144	-0,118	-2,8%
V	4,341	4,146	-0,195	-4,5%
VI	4,328	4,383	+0,055	1,3%
VII	4,355	4,535	+0,180	4,1%
VIII	4,352	4,246	-0,106	-2,4%
IX	4,347	4,063	-0,284	-6,5%
TOT	38,159	37,527	-0,632	-1,7%

Tra le spiegazioni possibili c'entra senz'altro una recessione economica molto più pesante nel nostro Paese, ma anche la depressione dei consumi attivata dalle politiche fiscali del Governo italiano.

In Italia dal settembre 2011 al settembre 2012, il prezzo della benzina è aumentato di 28 centesimi/litro, di cui ben 19 per aumento delle imposte [il 68 % dell'aumento totale] e 9 dovuti all'incremento dei prezzi internazionali dei prodotti finiti; quello del gasolio è cresciuto di 29 centesimi, di cui ben 20 di imposte [il 69 % dell'aumento complessivo] e 9 per l'aumento dei prezzi internazionali dei prodotti.

In Francia, nello stesso periodo, il prezzo di ambedue i prodotti è aumentato di non più di 6 centesimi/litro, in quanto bensì sono aumentati anche lì di 9 centesimi i prezzi internazionali dei prodotti finiti, ma le imposte sono diminuite di 3 centesimi [cioè la diminuzione delle imposte ha ridotto di un terzo l'impatto sul prezzo al consumo degli incrementi internazionali dei prodotti].

Una situazione radicalmente differente.