

N. 48/2012 - 19.11.2012

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. 48

**FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA:
ASSEMBLEA APERTA
DEI GRUPPI DIRIGENTI
ROMA - 21 NOVEMBRE**
[pagina 1]

**ININTERROTTO CROLLO DEI
CONSUMI: IN DIECI MESI
MENO 3,3 MILIARDI DI LITRI**
[pagina 2]

**GHOST VENDUTO PER SELF:
OSSERVAZIONI DI FIGISC
SUL DOCUMENTO S.E.N.**
[pagina 4]

**DAL PREZZO DI EXTRARETE
AL MARGINE DELLA RETE
DEI «NO-LOGO»**
[pagina 6]

**UN ALTRO MONDO:
LE IMPOSTE CARBURANTI
NEGLI STATI UNITI**
[pagina 8]

**FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA:
ASSEMBLEA APERTA
DEI GRUPPI DIRIGENTI
ROMA - 21 NOVEMBRE**

Comunicato stampa congiunto
del 16 novembre 2012

**VERTENZA BENZINAI:
«STATI GENERALI» DEI
SINDACATI CONVOCATI IL 21
NOVEMBRE A ROMA**

**IN PROGRAMMA AGITAZIONI E
SCIOPERI ENTRO LA FINE
DELL'ANNO PER OTTENERE IL
CALO DI PREZZI E ACCISE E
CONTRASTARE LO STRAPOTERE
DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE**

LE ORGANIZZAZIONI DI CATEGORIA DEI GESTORI, FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL E FIGISC/ANISA CONFCOMMERIO, HANNO CONVOCATO UNA RIUNIONE CONGIUNTA DEI RISPETTIVI GRUPPI DIRIGENTI PER IL PROSSIMO 21 NOVEMBRE, A ROMA, PRESSO LA SALA DEL «CAPRA-NICHETTA», IN PIAZZA MONTECITORIO.

CONSUMI IN CADUTA VERTICALE; PREZZI DEI CARBURANTI ED ACCISE COSTANTEMENTE AI MASSIMI STORICI; POLITICHE DELLE COMPAGNIE PETROLIFERE CHE COLPISCONO DURAMENTE UNA INTERA CATEGORIA DI LAVORATORI ATTRAVERSO DISCRIMINAZIONI SUI PREZZI, EROSIONE DEI MARGINI, MARGINALIZZAZIONE DEL RUOLO DEI GESTORI.

SONO QUESTI GLI ELEMENTI DI UNA DRAMMATICA CRISI STRUTTURALE CHE HA GIÀ COSTRETTO DIVERSE MIGLIAIA DI GESTORI A CHIUDERE LE LORO IMPRESE ED ABBANDONARE LE ATTIVITÀ E CHE SI ACCINGE A MIETERE ULTERIORI VITTIME DI UN SISTEMA CHE, NEL SUO COMPLESSO, DENUNCIA UN INDEBITAMENTO VERSO PETROLIERI E BANCHE DI OLTRE 300 MILIONI DI EURO.

UNA SITUAZIONE AL COLLASSO E DAGLI ESITI IMPREVEDIBILI PER TUTTO IL SETTORE, IRRESPONSABILMENTE IGNORATA DAL MONDO INDUSTRIALE PETROLIFERO E COLPEVOLMENTE IGNORATA ANCHE DAL GOVERNO CHE HA LASCIATO LETTERA MORTA IL DOCUMENTO SOTTOSCRITTO A LUGLIO PRESSO IL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, IN FORZA DEL QUALE LA CATEGORIA AVEVA SOSPESO LE CHIUSURE GIÀ PROCLAMATE PER AGOSTO.

È QUESTO LO SCENARIO SULLO SFONDO DEL QUALE GLI «STATI GENERALI» DEI SINDACATI DEI BENZINAI SARANNO CHIAMATI A DEFINIRE, NELLA RIUNIONE DEL 21 NOVEMBRE A ROMA, INIZIATIVE DI PROTESTA ED UN NUOVO CALENDARIO DI CHIUSURE DA ATTUARSI ENTRO LA FINE DELL'ANNO.

**MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 2012
DALLE ORE 10,00 ALLE ORE 14,00
ROMA – PIAZZA MONTECITORIO 131
[ACCANTO CAMERA DEI DEPUTATI]**



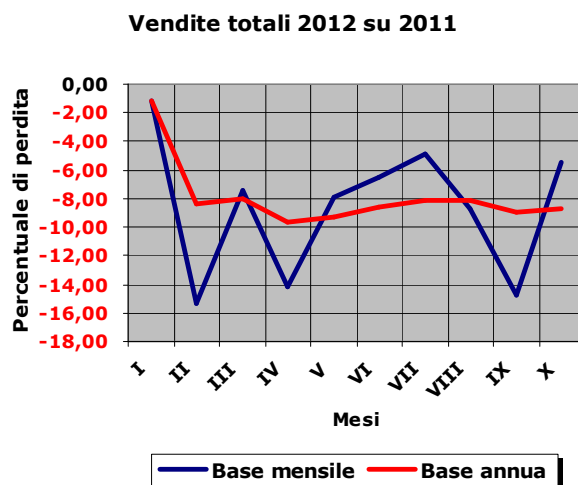
ININTERROTTO CROLLO DEI CONSUMI: IN DIECI MESI MENO 3,3 MILIARDI DI LITRI

Continua il crollo dei consumi di benzina e gasolio nel Paese: ad ottobre 2012 sullo stesso mese dell'anno precedente si sono perduti 206 milioni di litri [65 di benzine e 141 di gasolio], con un calo di 5,43 punti percentuali.

A perdere di più, sia in termini assoluti che percentuali è la rete: all'appello mancano su ottobre 2011 circa 191 milioni di litri [-7,10 %], mentre l'extrarete – che ad ottobre 2012 rappresenta il 29 % delle vendite – perde solo 14 milioni di litri e solo 1,32 punti percentuali [la benzina in extrarete guadagna addirittura un +17,86 %].

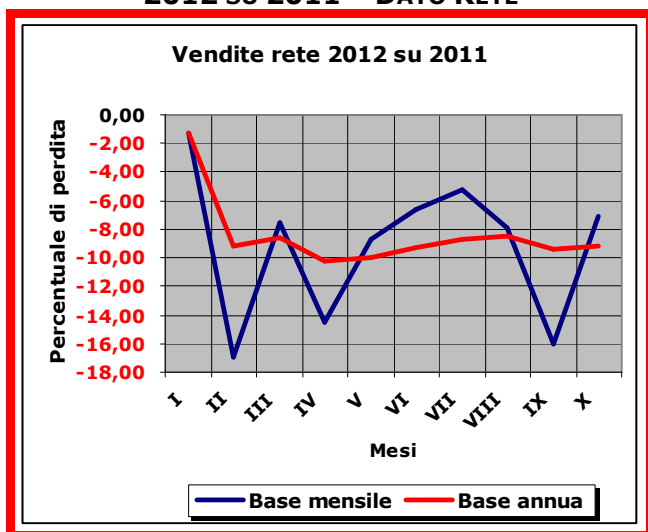
Ottobre non è stato, comunque, tra i mesi peggiori dell'anno: sul dato generale ben sette mesi su dieci hanno segnalato perdite percentuali maggiori rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente, ed anche sui dati scomposti per circuito, sulla rete, ad esempio, sei mesi su dieci sono andati peggio di ottobre e sull'extrarete ben otto su dieci.

ANDAMENTO MENSILE ED ANNUO DEI CONSUMI 2012 SU 2011 – DATO GENERALE



Nel complesso dei segmenti di consumi, aprile, settembre e febbraio hanno segnato le punte negative, con perdite percentuali tra il 14 ed il 16 %, mentre solo gennaio e luglio hanno registrato flessioni minori del 5 % rispetto agli stessi mesi del 2011; nel periodo gennaio-ottobre la perdita si è attestata su meno 8,73 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

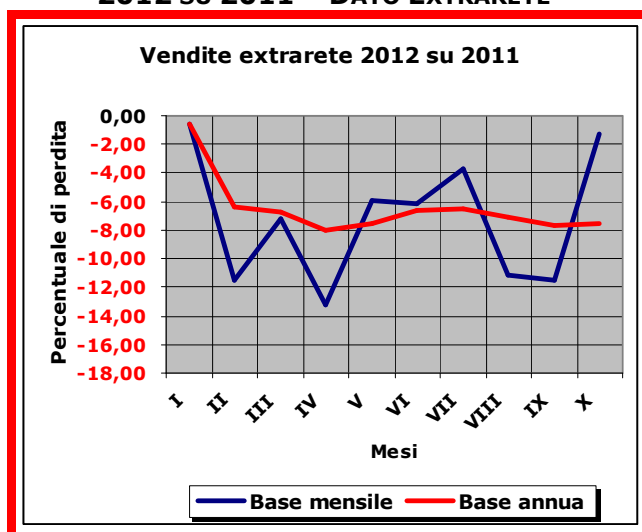
ANDAMENTO MENSILE ED ANNUO DEI CONSUMI 2012 SU 2011 – DATO RETE



Anche nel segmento rete, aprile, settembre e febbraio hanno segnato le punte negative, con perdite percentuali tra il 14 ed il 17 %, mentre solo a gennaio la flessione è stata minore del 5 % rispetto agli stessi mesi del 2011, mentre nei mesi residui si è attestata tra il 5 ed il 10 %; nel periodo gennaio-ottobre la perdita del segmento si è attestata su meno 9,21 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

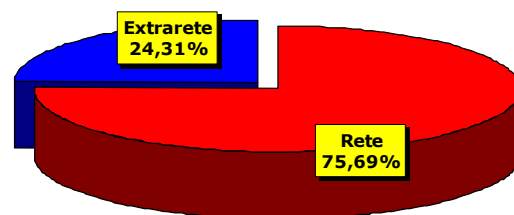
Nel segmento extrarete, a segnare le punte negative sono stati i mesi di febbraio, aprile, agosto e settembre, con perdite percentuali tra l'11 ed il 14 %, mentre nei mesi di gennaio, luglio ed ottobre la flessione rispetto agli stessi mesi del 2011 è stata inferiore del 5 %, mentre nei mesi residui si è attestata tra il 5 ed l'8 %; nel periodo gennaio-ottobre la perdita del segmento si è attestata su meno 7,52 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

ANDAMENTO MENSILE ED ANNUO DEI CONSUMI 2012 SU 2011 – DATO EXTRARETE



Ma sulla base dei primi dieci mesi dell'anno, il confronto tra il 2012 ed il 2011 è pesantissimo: i volumi persi sono quasi pari a 3,3 miliardi di litri [- 8,73 %], cui il segmento extrarete [che perde 7,52 punti percentuali] contribuisce per meno di un quarto con 798 milioni di litri, mentre i tre quarti delle perdite dei volumi si registrano in rete con 2,485 miliardi di litri.

Dove hanno colpito le perdite



In dieci mesi i consumi di benzine sono diminuiti di 0,971 miliardi di litri [1,079 miliardi persi in rete e 0,109 guadagnati in extrarete], mentre quelli di gasolio sono crollati di 2,312 miliardi di litri [1,406 miliardi persi in rete e 0,907 in extrarete].

Solo i consumi di gpl registrano un incremento che vale circa 125 milioni di litri in volume e 6,54 punti percentuali in più.

**VOLUMI VENDITE MLD. LITRI –
GENNAIO-OTTOBRE 2012 SU 2011**

Prodotti	2011	2012	Var. %
Rete	10,387	9,307	-10,39%
Extra	1,042	1,151	10,42%
Benzina	11,429	10,458	-8,49%
Rete	16,600	15,194	-8,47%
Extra	9,566	8,659	-9,48%
Gasolio	26,166	23,853	-8,84%
Rete	26,987	24,501	-9,21%
Extra	10,608	9,810	-7,52%
Totale	37,595	34,312	-8,73%
Gpl	1,918	2,043	+6,54%

Dal 2007 al 2012 [sempre con dati riferiti ai primi dieci mesi di ciascun esercizio] le vendite complessive sono diminuite di 5,706 miliardi di litri e del 14,26 % [da 40,018 a 34,312 miliardi]; nel segmento rete sono scese da 29,701 miliardi di litri a 24,501: una flessione in sei anni pari a ben 5,200 miliardi di litri ed al 17,51 %, mentre nel segmento extrarete la flessione è stata solo di 0,507 miliardi di litri [da 10,317 a 9,810] pari ad un meno 4,91 %.



GHOST VENDUTO PER SELF: OSSERVAZIONI DI FIGISC SUL DOCUMENTO S.E.N.

*Nell'ambito delle consultazioni indette dal Ministero per lo sviluppo economico sul documento di **Strategia Energetica Nazionale [SEN]**, si pubblica di seguito un estratto delle Osservazioni presentate da FIGISC/ANISA per la parte che riguarda l'aspetto della «selfizzazione della rete».*

RETE: INUTILI LE SELFIZZAZIONI «DETERIORI»

Tra le azioni di intervento sulla rete distributiva quella che ha trovato attuazione normativa è stata, paradossalmente, quella di cui non si sentiva – tra le diverse pur necessarie – la carenza: una concezione grossolana del concetto di estensione del «self service» che ha avviato un percorso di progressiva «ghostizzazione» della rete.

Nella valutazione sul percorso di eventuale ristrutturazione della rete italiana è importante correttamente distinguere tra «automatizzazione» e «selfizzazione», due termini tra loro assolutamente diversi quanto a valore strategico e qualitativo.

Nei più avanzati Paesi europei gli impianti, in misura fortemente maggioritaria, sono condotti con un'unica modalità di vendita dei carburanti, che si qualifica propriamente come «self service postpay», con rifornimento autonomo dell'automobilista presso l'erogatore e pagamento presso la cassa interna all'impianto e comunemente adibita anche alla gestione di attività accessorie, quali un *convenience store*, un esercizio di somministrazione od altro. Sia pure con qualche ritardo, nel nostro Paese la formula è stata introdotta a partire dal 1997 – introducendo una significativa variabile alla storica modalità del «servito» – consolidando nel tempo una elevata quota di presenza sulla rete, in cui oltre il 60 % degli impianti, costituenti la rete portante

del sistema distributivo, sono in grado di offrire al consumatore tale modalità di servizio con un prezzo distinto e più conveniente rispetto alla tradizionale offerta del «servito».

Radicalmente diverso ed in nessun luogo sovrapponibile od identificabile è, invece, l'impulso impresso dalla legge 27/2012 (ed ancora prima dalla legge 111/2011) ad un più banale processo di automatizzazione degli impianti, ossia alla diffusione forzata del «self service prepay» ed alla sua utilizzazione continua ed indipendente dall'apertura dell'impianto e del tutto svincolata dalla presenza del personale.



Scorciatoia tutta italiana, questa soluzione ignora che nelle reti avanzate dell'Europa Comunitaria la modalità del «self service prepay» è residuale e minoritaria rispetto allo standard degli impianti, essendo stata soppiantata dalla modalità «self service postpay» per le palesi ragioni di superiorità ed affidabilità di tale formula: fruibilità e rapidità del sistema di erogazione e di pagamento per il consumatore, servizio e assistenza sempre disponibili, sicurezza degli operatori e delle attrezzature, gestione delle attività collaterali non oil.

Ancor peggio, questa soluzione – che è palesamente stata imposta dall'industria petrolifera e dal suo indotto quale soluzione

da un lato interlocutoria per evitare scelte in materia di reale razionalizzazione della rete, dall'altro risolutiva per ricattare pesantemente, all'interno dei rapporti di settore, la controparte costituita dai Gestori – non apporta nessun palese vantaggio, ma semmai pone le basi, oltre che per una escalation della conflittualità interna, di una involuzione rispetto ad obiettivi di qualità e razionalizzazione della rete.

Sul piano dei potenziali vantaggi per l'automobilista che questa «*automatizzazione*» arrecherebbe, essi sono smentiti dalla capacità delle reti «no-logo» di praticare prezzi in linea con modalità a più alto livello di servizio («*self postpay*» e persino «servito»), mentre, sul piano più generale, l'unico vantaggio a senso unico per l'industria petrolifera sarebbe di spostare l'attenzione non sul prezzo in genere nel sistema distributivo, ma sul prezzo nella specifica modalità «senza gestore», una strumentale riduzione al minimo delle questioni aperte sul settore.

L'«automatizzazione», in sintesi, non è che un escamotage che tende a risolvere le inefficienze del sistema e della rete con una mossa che blocca qualsiasi razionalizzazione della rete e dismissione di impianti inefficienti: se, infatti, è sufficiente dotare un impianto marginale di un accettatore di banconote per assicurarne la continuità di erogazione, da ciò non verrà alcun contributo all'innovazione del sistema distributivo.

Falsa e pretenziosa è la pretesa dell'industria petrolifera di rappresentare questa operazione di banale «*automatizzazione*» come razionalizzazione del sistema con il privilegiare una scelta innovativa di «*intensive capital*» anche in questo settore.

In realtà, la scorciatoia del *ghost* è quanto di più lontano possa assomigliare ad una scelta di «*intensive capital*», anzi gioca sulla minimizzazione degli investimenti, sul mantenimento anche dei segmenti di rete obsoleta [fino a quando non si creino occasioni di dismissione di rilevanti «pac-

chetti» a soggetti terzi], e sulla marginalizzazione ed espulsione della controparte, cioè dei gestori.

RAGIONI TUTTE PIÙ CHE SUFFICIENTI PER ESIGERE CHE IL GOVERNO IMBocchi UNA STRADA IN NETTA CONTROTENDENZA CON QUANTO FINORA LEGIFERATO IN QUESTA DELICATA, QUANTO AMBIGUA MATERIA.



DAL PREZZO DI EXTRARETE AL MARGINE DELLA RETE DEI «NO-LOGO»

Il differenziale tra i prezzi di acquisto dei prodotti tra rete ed extrarete va calcolato secondo corretti meccanismi di confronto; se si confrontano, ad esempio – come accade spesso –, tra loro il prezzo di vendita all'extrarete [cioè quello che è un prezzo di cessione] ed il prezzo di vendita della rete tradizionale di marchio, le differenze [peraltro comprensive dell'IVA] non solo risultano notevolmente superiori all'entità reale, ma impropriamente si confondono anche tra loro i circuiti del prezzo.

Se si paragonano, infatti, i prezzi dell'extrarete con quelli di vendita della rete dei marchi petroliferi [rete «colorata»], la media del differenziale sui primi dieci mesi del 2012 va da un minimo di 18,1 ad un massimo di 19,9 centesimi/litro per la benzina [con valori di picco minimo di 14,9 e di picco massimo di 23,4 centesimi/litri osservati su cadenza mensile], mentre per il gaso-

lio la media del differenziale sui primi dieci mesi del 2012 va da un minimo di 18,2 ad un massimo di 20,2 centesimi/litro [con valori di picco minimo di 16,6 e di picco massimo di 21,8 centesimi/litri osservati su cadenza mensile].

In realtà, il confronto corretto è tra prezzo di cessione dell'extrarete e prezzo di acquisto della rete «colorata», quest'ultimo al netto del margine del Gestore, ed i dati con periodicità mensile per l'anno in corso e per ciascun prodotto sono quelli riportati dai seguenti prospetti:

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE TRA EXTRARETE E RETE COLORATA – EURO/LITRO – BENZINA

Mese	Min	Medio	Max
1-12	-0,097 ↑	-0,104 ↑	-0,111 ↑
2-12	-0,097 =	-0,105 ↑	-0,112 ↑
3-12	-0,104 ↑	-0,113 ↑	-0,122 ↑
4-12	-0,130 ↑	-0,138 ↑	-0,145 ↑
5-12	-0,151 ↑	-0,160 ↑	-0,169 ↑
6-12	-0,159 ↑	-0,168 ↑	-0,177 ↑
7-12	-0,129 ↓	-0,139 ↓	-0,148 ↓
8-12	-0,104 ↓	-0,115 ↓	-0,126 ↓
9-12	-0,156 ↑	-0,168 ↑	-0,179 ↑
10-12	-0,161 ↑	-0,172	-0,182 ↑
Media	-0,129	-0,138	-0,147

■ valori minimi

■ valori massimi

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE TRA EXTRARETE E RETE COLORATA – EURO/LITRO S.IVA – GASOLIO

Mese	Minimo	Medio	Massimo
1-12	-0,114 ↑	-0,123 ↑	-0,131 ↑
2-12	-0,118 ↑	-0,127 ↑	-0,137 ↑
3-12	-0,127 ↑	-0,136 ↑	-0,144 ↑
4-12	-0,147 ↑	-0,157 ↑	-0,166 ↑
5-12	-0,138 ↓	-0,149 ↓	-0,159 ↓
6-12	-0,142 ↑	-0,153 ↑	-0,163 ↑
7-12	-0,116 ↓	-0,127 ↓	-0,138 ↓
8-12	-0,119 ↑	-0,130 ↑	-0,141 ↑
9-12	-0,142 ↑	-0,154 ↑	-0,165 ↑
10-12	-0,138 ↓	-0,148 ↓	-0,159 ↓
Media	-0,114	-0,123	-0,131

■ valori minimi

■ valori massimi

Il differenziale [calcolato compresa IVA] della benzina è oscillato tra un minimo di 9,7 ed un massimo di 18,2 centesimi/litro

e quello del gasolio tra un minimo di 11,4 ed un massimo di 16,6 centesimi/litro; i valori più bassi del differenziale [nella colonna «*minimo*»] si riscontrano notoriamente nelle aree del meridione d'Italia, quelli più elevati [nella colonna «*massimo*»] nelle aree settentrionali.

Sulla differenza dei prezzi di vendita al pubblico va osservato che, normalmente, essa viene calcolata erroneamente prendendo a riferimento i prezzi della rete di marchio senza tenere in alcun conto le modalità di servizio e le scontistiche che, invece, sono una caratteristica pressoché permanente e capillare nella rete «*colorata*».

La competitività dei «*no-logo*» – ma solo se calcolata sul prezzo massimo servito degli impianti a marchio petrolifero – si gioca anche fino a differenze di 13,3/13,5 cent /litro, a seconda del prodotto, ma la differenza effettiva, invece, calcolata sulla base dalle politiche commerciali della rete a marchio sia a livello di modalità di servizio che di scontistica del prezzo, si attesta mediamente tra 6,3 e 6,4 cent/litro, come esposto progressivamente nelle tre tabelle di seguito allegate, relative ad ogni mese del periodo gennaio-ottobre 2012 che aggiornano i dati pubblicati in FIGISC ANISA NEWS n. 39 del 24 settembre 2012.

PREZZI MEDI MENSILI DELLA RETE COLORATA E DEI NO-LOGO – EURO/LITRO – BENZINA

Mese	Rete Colorata		No-Logo
	Max	Reale	
1-12	1,756	1,713	1,650
2-12	1,796	1,750	1,688
3-12	1,862	1,817	1,750
4-12	1,906	1,859	1,795
5-12	1,845	1,803	1,735
6-12	1,813	1,764	1,695
7-12	1,836	1,765	1,703
8-12	1,903	1,832	1,780
9-12	1,946	1,882	1,825
10-12	1,890	1,834	1,771

PREZZI MEDI MENSILI DELLA RETE COLORATA E DEI NO-LOGO – EURO/LITRO – GASOLIO

Mese	Rete Colorata		No-Logo
	Max	Reale	
1-12	1,719	1,681	1,625
2-12	1,741	1,702	1,644
3-12	1,775	1,735	1,669
4-12	1,781	1,740	1,677
5-12	1,744	1,704	1,632
6-12	1,706	1,659	1,592
7-12	1,734	1,663	1,605
8-12	1,800	1,730	1,665
9-12	1,832	1,773	1,708
10-12	1,802	1,751	1,677

DELTA MASSIMO E DELTA REALE PREZZI TRA RETE COLORATA E NO-LOGO – EURO/LITRO

Mese	Benzina		Gasolio	
	Max	Reale	Max	Reale
1-12	-0,106	-0,063	-0,094	-0,056
2-12	-0,108	-0,062	-0,097	-0,058
3-12	-0,112	-0,067	-0,106	-0,066
4-12	-0,111	-0,064	-0,104	-0,063
5-12	-0,110	-0,068	-0,112	-0,072
6-12	-0,118	-0,069	-0,114	-0,067
7-12	-0,133	-0,062	-0,129	-0,058
8-12	-0,123	-0,052	-0,135	-0,065
9-12	-0,121	-0,057	-0,124	-0,065
10-12	-0,119	-0,063	-0,125	-0,074
MEDIA	-0,116	-0,063	-0,114	-0,064

Dai precedenti dati si arriva alla stima del margine lordo dei «no-logo», ossia della differenza, IVA compresa, tra il prezzo di vendita finale al pubblico ed il costo di acquisto [cessione dall'extrarete] del prodotto, che nella pagina successiva viene riferito per le mensilità gennaio-ottobre 2012 distintamente per prodotto.

Il margine lordo ivato [dal quale dovranno essere dedotti i costi di gestione, gli ammortamenti dell'investimento e tutti gli altri oneri] oscilla per la benzina tra un minimo di 7,9 ed un massimo di 9,7 centesimi/litro, con una media di 8,8 centesimi; per il gasolio tra un minimo di 6,8 ed un massimo di 8,4 centesimi/litro, con una media di 7,6 centesimi.

I margini più bassi [cioè anche inferiori a 5 centesimi/litro] si sono registrati nei pe-

riodi in cui sono stati attivi i maxi sconti in rete «colorata» durante i week end estivi.

**STIMA DEL MARGINE No-LOGO -
EURO/LITRO IVATO - BENZINA**

Mese	Min	Medio	Max
1-12	0,057 ↑	0,064 ↑	0,072 ↑
2-12	0,055 ↓	0,063 ↓	0,070 ↓
3-12	0,058 ↑	0,067 ↑	0,076 ↑
4-12	0,085 ↑	0,093 ↑	0,101 ↑
5-12	0,108 ↑	0,116 ↑	0,125 ↑
6-12	0,108 =	0,117 ↑	0,125 =
7-12	0,063 ↓	0,072 ↓	0,082 ↓
8-12	0,046 ↓	0,058 ↓	0,069 ↓
9-12	0,103 ↑	0,114 ↑	0,125 ↑
10-12	0,108 ↑	0,119 ↑	0,129 ↑
Media	0,079	0,088	0,097

■ valori minimi

■ valori massimi

**STIMA DEL MARGINE No-LOGO -
EURO/LITRO IVATO - GASOLIO**

Mese	Minimo	Medio	Massimo
1-12	0,072 ↑	0,079 ↑	0,086 ↑
2-12	0,071 ↓	0,079 =	0,087 ↑
3-12	0,072 ↑	0,079 =	0,086 ↓
4-12	0,090 ↑	0,098 ↑	0,106 ↑
5-12	0,076 ↓	0,085 ↓	0,094 ↓
6-12	0,077 ↑	0,086 ↑	0,095 ↑
7-12	0,043 ↓	0,052 ↓	0,061 ↓
8-12	0,042 ↓	0,051 ↓	0,060 ↓
9-12	0,068 ↑	0,077 ↑	0,087 ↑
10-12	0,065 ↓	0,074 ↓	0,083 ↓
Media	0,068	0,076	0,084

■ valori minimi

■ valori massimi

UN ALTRO MONDO: LE IMPOSTE CARBURANTI NEGLI STATI UNITI

Stati Uniti: è veramente un altro mondo per quanto riguarda l'imposizione fiscale sui carburanti.

Basti pensare che le imposte medie che sono gravate sulla benzina da gennaio a settembre negli USA sono state pari a 0,085 euro/litro [11,24 % del prezzo finale], contro 1,050 euro/litro in Italia [58,63 % sul prezzo finale]; non cambia molto il quadro

delle imposte sul gasolio: in USA sono state pari a 0,098 euro/litro [12,02 % del prezzo] contro 0,897 euro/litro in Italia [il 52,67 % del prezzo].

Le imposte negli USA sono a due livelli: le imposte federali [0,038 euro/litro per la benzina e 0,048 per il gasolio], cui si aggiungono le imposte dei singoli Stati la cui media è pari a circa 0,050 euro/litro sia per la benzina che per il gasolio [tra un minimo di 0,016 (Alaska) ed un massimo di 0,078/0,081 euro/litro (in California ed in Pennsylvania)].

Sul prezzo che si paga in Italia solamente una quota tra il 34 ed il 38 % è carburante, contro il 75-80 % negli States.

Nei prospetti che seguono è evidenziata la composizione media del prezzo di Italia ed USA del periodo gennaio-settembre 2012:

**COMPOSIZIONE DEL PREZZO IN EURO/LITRO -
BENZINA - PERIODO GEN-SET 2012**

	Italia	%	USA	%
Prezzo	1,791	100,00	0,756	100,00
Imposte	1,050	58,63	0,085	11,24
Distribuzione	0,132	7,37	0,065	8,60
Carburante	0,609	34,00	0,606	80,16

**COMPOSIZIONE DEL PREZZO IN EURO/LITRO -
GASOLIO - PERIODO GEN-SET 2012**

	Italia	%	USA	%
Prezzo	1,703	100,00	0,815	100,00
Imposte	0,897	52,67	0,098	12,02
Distribuzione	0,157	9,22	0,109	13,37
Carburante	0,649	38,11	0,608	74,60

