

N. 10/2012 - 27.02.2012

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

DECRETO LIBERALIZZAZIONI (1) : RAGGIUNTO UN PUNTO DI EQUILIBRIO, AL CENTRO ACCORDI E CONTRATTI - RESTA LA CRISI DI PROSPETTIVA DEL SETTORE

Al Senato si è trovato un faticoso punto di equilibrio sull'articolo 17 del decreto liberalizzazioni, articolo che riguarda direttamente il settore della distribuzione carburanti; il risultato è il testo che pubblichiamo in questo stesso numero.

Alla fine il risultato è stato quello di riportare l'attenzione sulla centralità degli accordi e dei contratti tra le parti, evitando di intervenire con norme di rottura che avessero, da un lato, la pecca di una più che dubbia costituzionalità, dall'altro, che ottenessero di ribaltare il quadro delle relazioni nel settore in maniera deleteria solo per la sua parte più debole, facendo esplodere uno scontro senza via d'uscita.

(continua in seconda pagina) →



DECRETO LIBERALIZZAZIONI (2): IL NUOVO TESTO DELL'ARTICOLO 17 ELABORATO DAL SENATO (EMENDAMENTO 17.100)

Pubblichiamo il testo dell'emendamento n. 17.100 del Senato, che, su accordo dei Relatori del decreto liberalizzazioni, riscrive l'articolo 17, che tratta della materia delle relazioni commerciali nel settore e degli accordi tra proprietà e gestione, delle attività *non oil*, degli adeguamenti della rete distributiva e della diffusione del metano per autotrazione.

(continua in quarta pagina) →

DECRETO LIBERALIZZAZIONI (3): CARTE DI PAGAMENTO, TORNA LA GRATUITA' (CON I LIMITI DELLA LEGGE "SALVA ITALIA")

(in settima pagina) →

DECRETO FISCALE: NIENTE MISURE PER LE AREE DI CONFINE: MONTI SI GIOCA MEZZO MILIARDO DI EURO

(in ottava pagina) →

**DECRETO LIBERALIZZAZIONI (1) :
RAGGIUNTO UN PUNTO DI
EQUILIBRIO, AL CENTRO ACCORDI
E CONTRATTI - RESTA LA CRISI
DI PROSPETTIVA DEL SETTORE**
(segue dalla prima pagina)

Ciò va nel senso di ciò che FIGISC ed ANISA si sono impegnate a sostenere: la questione non è mai stata quella della scelta tra difendere lo *status quo* delle relazioni del settore o "*distruggere il sistema*", bensì quella di arrivare, in un settore che è già cambiato, a tutelare la Categoria nella fase di transizione e non a condannarla a subire "*senza rete*" le conseguenze di una disintegrazione del sistema stesso.

Torna, dunque, ineludibile e non più rimandabile (si è già perso un tempo infinito ad inseguire un mito), la questione che era già urgente prima che la maionese in questo settore impazzisse: la revisione degli accordi e dei contratti. Un tema già definito sin dall'articolo 28 della legge 111/2011, con il quale si apriva tutto un campo di praticabilità per i nuovi strumenti contrattuali e si fissavano i principi di equità e di non discriminazione nelle condizioni di competizione e concorrenza.

La nuova formulazione dell'articolo 17 ribadisce intatti i medesimi principi, affidando al settore – nel rispetto della rappresentatività delle parti e della contrattazione collettiva – il compito di riformare le sue relazioni interne, senza porre limiti o pregiudiziali di sorta alle soluzioni possibili, con una apertura a 360 gradi. Anche il problema del vincolo di esclusiva è rimesso alla negoziazione delle parti, come risultato di un eventuale accordo (con delle contropartite economiche da trattare) tra le parti stesse e non come esito di una specie di esproprio normativo.

Ad evitare che, rispetto a queste potenzialità offerte dalla norma, prevalgano ancora l'inerzia o la indisponibilità al confronto, è previsto che il Ministero intervenga su richiesta anche di una delle parti a definire nuove tipologie contrattuali.

Se la mediazione *bypartisan* del Senato si è, dunque, attenuta alla scelta di tenere la barra al centro, si apre ora uno scenario in cui le componenti del settore hanno un obbligo ed una urgenza inderogabili: mettere mano ai contratti, dimettendo i comodi alibi dello scontro (sui quali è ora di finire di vivere di rendita ideologica senza aver risolto uno solo dei problemi aperti), con mente aperta e nella consapevolezza che ormai non c'è più un solo dogma sul *format* contrattuale, ma una pluralità di soluzioni da cercare che consentano al Gestore di stare nel settore con ruoli e funzioni che possono anche essere sia in continuità sia in discontinuità con il passato, rispetto, ad esempio, al mercato ed ai prezzi ed all'evoluzione (o alla deriva) di questi due fattori cruciali per le difficoltà della Categoria sia di questi ultimi anni, sia, e soprattutto, in prospettiva.



Per il resto, la nuova formulazione dell'articolo 17 non offre aspetti di sostanziale novità rispetto al testo del decreto quale licenziato dal Governo.

Si ribadiscono le aperture sul *non oil* (che in gran parte rivangano norme già presenti da tempo, come i giornali dal 1999 o bar e commercio dal 2001, ma che nella nuova versione dell'articolo 17 prevedono la vendita dei tabacchi nei distributori con una superficie non inferiore a mq. 500 e non più a 1.500 mq.); si confermano le norme sull'obbligo del *self prepay* in tutti gli impianti e, per la rete, si vietano ulte-

riori proroghe per gli impianti dichiarati incompatibili.

La nuova norma introduce un ampio spazio per la distribuzione del metano per autotrazione, prodotto che diventa a tutti gli effetti un "carburante" come gli altri ed i cui impianti di distribuzione vengono liberalizzati, mentre sparisce l'obbligo del terzo prodotto (gpl o metano) per gli impianti di nuova realizzazione: altra vecchia diatriba che, dal 2008 ha opposto alle Regioni (che avevano introdotto il vincolo dei prodotti a minore impatto ambientale) l'Antitrust e gli interessi di bottega della grande distribuzione organizzata.

Ma, al di là dell'equilibrio raggiunto sulla vicenda delle relazioni interne al settore, questo decreto – comunque si sia modificato da un mese a questa parte – lascia sullo sfondo (né poteva essere diversamente, in fin dei conti) irrisolte tutte le criticità di fondo, dai prezzi dei carburanti alle prospettive per il settore.

Sui prezzi dei carburanti – in nome dei quali (o in pretesto dei quali) si sono attizzate ed avviate liberalizzazioni e rivoluzioni di ogni sorta –, grava una fiscalità che è la più soffocante d'Europa, un mercato internazionale dei fondamentali in rimonta (con il greggio sui 125 dollari/barile), margini del settore distributivo assolutamente ai minimi termini.

Il sistema distributivo non è certo in grado di assorbire, neppure in parte, nella formazione del prezzo l'impatto della pressione fiscale, ed è ora di dire con chiarezza – dopo le infinite boiate che sono state propagate e riferite da ogni parte sui prezzi – che è vero non solo che le imposte pesano mediamente tra benzina e gasolio per il 54 % del prezzo e che il costo del prodotto pesa per un 37 % (e siamo al 91 % del prezzo), ma anche che sul restante 9 % (che è il costo del sistema distributivo) l'85 % sono costi e solo il 15 % è margine: come dire che, su un costo medio dei carburanti di 1,76 euro/litro, alla fine della gio-

stra restano solo 0,02 euro/litro, ossia ancor meno dell'1,5 % sul prezzo.

Sulla rete distributiva, si continuano ad eliminare vincoli all'insediamento di nuovi impianti (siamo alla quarta liberalizzazione), con il risultato di un numero sempre maggiore di impianti sulla rete ordinaria, con erogati sempre più risibili che sono un terzo di quelli di Francia, Germania ed Inghilterra; in autostrada un terzo degli impianti è sotto il livello di sostenibilità economica rispetto ai costi di un servizio 24 ore su 24.

Infine, mentre si continua sempre a parlare di vento per dare aria ai denti, la verità è che le prospettive del settore sono abbastanza inquietanti.

La raffinazione è sempre più in crisi, né si può vedere una via d'uscita, stante la concorrenza internazionale che mette fuori mercato un pezzo importante del nostro apparato industriale. La distribuzione può ormai riservare alla remunerazione degli investimenti ed alla copertura dei costi dei margini che sono ormai ai minimi vitali e meno.

E così, mentre da un lato, si cerca di minimizzare l'acutezza e profondità della crisi, fingendo che *"va tutto bene, madama la Marchesa"*, dall'altro si continua nello sport tanto in voga presso chi non conosce il settore (ma anche, assai più colpevolmente, presso chi lo conosce): quello di continuare – alla Tafàzzi – a far degradare il settore.



**DECRETO LIBERALIZZAZIONI (2):
IL NUOVO TESTO DELL'ARTICOLO
17 ELABORATO DAL SENATO
(EMENDAMENTO 17.100)
(segue dalla prima pagina)**

**Art. 17 - Liberalizzazione della
distribuzione dei carburanti**

(Gestori proprietari dell'impianto)

1. I gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti che siano anche titolari della relativa autorizzazione petrolifera possono liberamente rifornirsi da qualsiasi produttore o rivenditore nel rispetto della vigente normativa nazionale ed europea. A decorrere dal 30 giugno 2012 eventuali clausole contrattuali che prevedano per gli stessi gestori titolari forme di esclusiva nell'approvvigionamento cessano di avere effetto per la parte eccedente il 50 per cento della fornitura complessivamente pattuita e comunque per la parte eccedente il 50 per cento di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita. Nei casi previsti dal presente comma le parti possono rinegoziare le condizioni economiche e l'uso del marchio.

(Gestori non proprietari - Accordi e contratti)

2. Al fine di incrementare la concorrenzialità e l'efficienza del mercato anche attraverso una diversificazione nelle relazioni contrattuali tra i titolari di autorizzazioni o concessioni e gestori degli impianti di distribuzione carburanti, i commi da 12 a 14 dell'articolo 28 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono sostituiti dai seguenti:

«12. Fermo restando quanto disposto con il decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, in aggiunta agli attuali contratti di comodato e fornitura ovvero somministrazione possono essere adottate, alla scadenza dei contratti esistenti, o in qualunque momento con assenso delle parti, differenti tipologie contrattuali per l'affidamento e l'approvvigio-

namento degli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie, e previa definizione negoziale di ciascuna tipologia mediante accordi sottoscritti tra organizzazioni di rappresentanza dei titolari di autorizzazione o concessione e dei gestori maggiormente rappresentative, depositati inizialmente presso il Ministero dello sviluppo economico entro il termine del 31 agosto 2012 e in caso di variazioni successive entro 30 giorni dalla loro sottoscrizione. Nel caso in cui, entro il termine sopra richiamato non siano stati stipulati gli accordi di cui al precedente periodo, ciascuna delle parti può chiedere al Ministero dello sviluppo economico, che provvede nei successivi 90 giorni, la definizione delle suddette tipologie contrattuali. Tra le forme contrattuali di cui sopra potrà essere inclusa anche quella relativa a condizioni di vendita non in esclusiva relativa ai gestori degli impianti per la distribuzione carburanti titolari della sola licenza di esercizio, purché comprendano adeguate condizioni economiche per la remunerazione degli investimenti e dell'uso del marchio.



(Aggregazioni di gestori)

12-bis. Nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie e delle clausole contrattuali conformi alle tipologie di cui al comma precedente, sono consentite le aggregazioni di gestori di impianti di distribuzione di carburante finalizzate allo svilup-

po della capacità di acquisto all'ingrosso di carburanti, di servizi di stoccaggio e di trasporto dei medesimi.

(Mercato all'ingrosso)

12-ter. Nell'ambito del decreto legislativo da emanare, ai sensi dell'articolo 17 della legge 4 giugno 2010, n. 96, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009", per l'attuazione della direttiva 2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, la quale stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio e/o di prodotti petroliferi, sono altresì stabiliti i criteri per la costituzione di un mercato all'ingrosso dei carburanti.

(Riscatto concordato degli impianti)

13. In ogni momento i titolari degli impianti e i gestori degli stessi, da soli o in società o cooperative, possono accordarsi per l'effettuazione del riscatto degli impianti da parte del gestore stesso, stabilendo un indennizzo che tenga conto degli investimenti fatti, degli ammortamenti in relazione agli eventuali canoni già pagati, dell'avviamento e degli andamenti del fatturato, secondo criteri stabiliti con decreto del Ministero dello sviluppo economico.

(Equità e competizione)

14. I nuovi contratti di cui al comma 12 devono assicurare al gestore condizioni contrattuali eque non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento.».

(Abuso di dipendenza economica)

3. I comportamenti posti in essere dai titolari degli impianti ovvero dai fornitori allo scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, le facoltà attribuite dal presente articolo al gestore integrano abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192.

(Attività non oil)

4. All'articolo 28 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni,

con legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Al fine di incrementare la concorrenzialità, l'efficienza del mercato e la qualità dei servizi nel settore degli impianti di distribuzione dei carburanti, è sempre consentito in tali impianti:

a) l'esercizio dell'attività di somministrazione di alimenti e bevande di cui all'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge 25 agosto 1991, n. 287, fermo restando il rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 64, commi 5 e 6, e il possesso dei requisiti di onorabilità e professionali di cui all'articolo 71 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59;

b) l'esercizio dell'attività di un punto di vendita non esclusivo di quotidiani e periodici senza limiti di ampiezza della superficie dell'impianto e l'esercizio della rivendita di tabacchi, nel rispetto della normativa tecnica di settore, presso gli impianti di distribuzione carburanti con una superficie minima di 500 mq;

c) la vendita di ogni bene e servizio, nel rispetto della vigente normativa relativa al bene e al servizio posto in vendita.»



b) il comma 10 è sostituito dal seguente:

«10. Le attività di cui al comma 8, lettere a), b) e c), di nuova realizzazione, anche se installate su impianti esistenti, sono esercitate dai soggetti titolari della licenza di esercizio dell'impianto di distribuzione

di carburanti rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza, salvo rinuncia del titolare della licenza dell'esercizio medesimo, che può consentire a terzi lo svolgimento delle predette attività. In ogni caso sono fatti salvi gli effetti delle convenzioni di sub concessione in corso alla data del 31 gennaio 2012, nonché i vincoli connessi con procedure competitive in aree autostradali in concessione espletate secondo gli schemi stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 6 dicembre 2011, convertito dalla legge 214 del 22 dicembre 2011.»;

(Impianti incompatibili)

c) alla fine del comma 4 sono inserite le parole: «I Comuni non rilasciano ulteriori autorizzazioni o proroghe di autorizzazioni relativamente agli impianti incompatibili.»;

(Obbligo di self service prepay)

d) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. L'adeguamento di cui al comma 5 è consentito a condizione che l'impianto sia compatibile sulla base dei criteri di cui al comma 3. Per gli impianti esistenti, l'adeguamento ha luogo entro il 31 dicembre 2012. Il mancato adeguamento entro tale termine comporta una sanzione amministrativa pecuniaria da determinare in rapporto all'erogato dell'anno precedente, da un minimo di mille euro a un massimo di cinquemila euro per ogni mese di ritardo nell'adeguamento e, per gli impianti incompatibili, costituisce causa di decadenza dell'autorizzazione amministrativa di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, dichiarata dal Comune competente. »

(Eliminazione vincolo terzo prodotto)

5. All'articolo 83-bis, comma 17, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono aggiunte in fondo le seguenti parole: «o che prevedano obbligatoriamente la presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autotrazione, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o

oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo».

(Misure per la diffusione del metano)

5-bis. Al metano per autotrazione è riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante.

5-ter. Agli impianti di distribuzione del metano per autotrazione si applicano le disposizioni dell'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, e dell'articolo 83-bis, commi 17 e 18, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

5-quater. Il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce i principi generali per l'attuazione dei piani regionali di sviluppo della rete degli impianti di distribuzione del metano, nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali. I piani, tenuto conto dello sviluppo del mercato di tale carburante e dell'esistenza di adeguate reti di gasdotti, devono prevedere la semplificazione delle procedure di autorizzazione per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione del metano e per l'adeguamento di quelli esistenti.



5-quinquies. Al fine di favorire e di promuovere la produzione e l'uso di biometano come carburante per autotrazione, come previsto dal decreto legislativo n. 28 del 2011, anche in realtà geografiche dove la rete del metano non è presente, i piani regionali sul sistema distributivo dei carburanti prevedono per i comuni la possibilità di autorizzare con *iter* semplificato la realizzazione di impianti di distribuzione e di rifornimento di biometano anche presso gli impianti di produzione di biogas, purché sia garantita la qualità del biometano.

5-sexties. Il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto degli *standard* di sicurezza e della normativa tecnica in vigore al livello dell'Unione europea nonché nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali, individua criteri e modalità per:

- a) l'erogazione *self service* negli impianti di distribuzione del metano e del GPL e presso gli impianti domestici di compressione del metano;
- b) l'erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi (metano e GPL) negli impianti di rifornimento multiprodotto.

6. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, coerentemente con gli indirizzi del Ministro dello sviluppo economico stabiliti per la diffusione del metano per autotrazione, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto adotta misure affinché nei Codici di rete e di distribuzione di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, siano previste modalità per accelerare i tempi di allacciamento dei nuovi impianti di distribuzione di metano per uso autotrazione alla rete di trasporto o di distribuzione di gas, per ridurre gli stessi oneri di allacciamento, in particolare per le aree dove tali impianti siano presenti in misura limitata, nonché per la riduzione delle penali per i superi di capacità impegnata previste per gli stessi impianti.

**DECRETO LIBERALIZZAZIONI (3):
CARTE DI PAGAMENTO,
TORNA LA GRATUITA'
(CON I LIMITI DELLA LEGGE
"SALVA ITALIA")**

L'emendamento 27.100 del Senato, concordato tra i Relatori del decreto liberalizzazioni reintroduce la gratuità delle carte di pagamento per transazioni fino a 100 euro nel settore distribuzione carburanti.

Come si ricorderà, la norma – ottenuta nel protocollo di intesa FIGISC ANISA e Governo l'8 novembre 2011, nell'ambito della vertenza sul *bonus* fiscale – era fissata dall'articolo 34, comma 7, della legge 183/2011, ed entrava in vigore il 1° gennaio 2012.

Il decreto "*Salva Italia*" (poi convertito in legge 214/2011), ne aveva sancito l'efficacia per il periodo necessario a definire tra il sistema bancario e le imprese le nuove regole sul costo delle commissioni della moneta elettronica ed a valutare il funzionamento di tali regole con l'obiettivo di ridurre complessivamente questi costi. In pratica, si avevano almeno nove mesi di periodo transitorio, durante i quali la gratuità avrebbe dovuto essere applicata.



Con una manovra dell'ultimo momento, il sistema bancario otteneva che nel decreto liberalizzazioni (n. 1/2012 del 24 gennaio), la norma sulla gratuità venisse "congelata", preparando l'anticamera della sua definitiva abrogazione.

La nuova formulazione dell'articolo 27 del decreto liberalizzazioni, ne ripristina, dunque, la validità, condizionando il suo mantenimento alla verifica delle nuove regole sui costi di commissione: al termine dell'iter parlamentare di conversione del decreto, quindi, la gratuità sarà di nuovo vigente.

Articolo 27, comma 1, lettera d)

d) è inserito il comma 10 bis: "Fino alla pubblicazione del decreto che recepisce la valutazione dell'efficacia delle misure definite ai sensi del comma 9 ovvero che fissa le misure ai sensi del comma 10, continua ad applicarsi il comma 7 dell'articolo 34 della legge 12 novembre 2011, n. 183."

DECRETO FISCALE: NIENTE MISURE PER LE AREE DI CONFINI: MONTI SI GIOCA MEZZO MILIARDO DI EURO

Nel decreto fiscale approvato venerdì in Consiglio dei Ministri non c'è traccia delle misure necessarie a contrastare il fenomeno del "pendolarismo del pieno" che sta falciando le aree ai confini nazionali, in dipendenza di una fiscalità che mette i nostri carburanti assolutamente fuori mercato di decine e decine di centesimi/litro rispetto ai prezzi dei Paesi limitrofi, comunitari e non.

Le motivazioni per cui il provvedimento - su cui si erano create forti aspettative, a fronte di una dichiarata disponibilità del Governo - non è stato adottato, non sono chiare: non è chiaro, in sostanza, se si tratta di un problema di disponibilità di fondi, di una questione riguardante normative comunitarie o se entrambi i fattori hanno determinato lo stop.

Fatto sta che la questione non è certo di quelle marginali e men che mai di tipo assistenzialistico: il crollo delle vendite, dovuto al fatto che i residenti si riforniscono massicciamente oltre frontiera (in Svizzera e Slovenia) sta sì portando centinaia di impianti di distribuzione al fallimento, ma sta anche depauperando l'economia locale, considerando che chi va all'estero a rifornirsi di benzina, si rifornisce di sigarette e di altri generi di consumo che producono un danno al sistema distributivo locale e, soprattutto, un danno di proporzioni ragguardevoli all'Erario dello Stato italiano, a tutto favore delle casse di altri Stati che certo non usano le imposte che incassano dagli italiani a beneficio di chi gliele ha versate.

Per ogni litro di carburante acquistato oltre frontiera, l'Erario perde un euro tra accise ed IVA. Se si considera che il fenomeno sta dilagando ogni giorno che passa e sta penetrando sempre più in profondità nelle aree frontaliere (anche a svariate decine di chilometri dai valichi), si stima che circa 500 milioni di litri in un anno possano "sversarsi" da oltre confine: un danno per le casse italiane di 500 milioni di euro, il dieci per cento di quel che Monti stimava di incassare con l'aumento delle accise del 7 dicembre 2011.

Ogni giorno che passa, solo di imposte sui carburanti, si perdono oltre 1,350 milioni di euro. Per quanto ancora si intende andare avanti?

