

N. 46/2012 - 05.11.2012

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. 46

**AUTOSTRADATE: DOMANI
ASSEMBLEA UNITARIA
FAIB, FEGICA ED ANISA**
[a lato]

**SPECIALE AREE
DI CONFINE**

**ABBUFFATA DI IMPOSTE SUI
CARBURANTI, MA LO STATO
SE NE FREGA DELLE AREE
CONFINARIE**
[in terza pagina]

**ALTA LOMBARDIA:
SI AGGRAVA L'EMORRAGIA
DEI CONSUMI A VANTAGGIO
DELLA SVIZZERA**
[in quinta pagina]

**FRIULI VENEZIA GIULIA:
IN POCHI ANNI GORIZIA E
TRISTE HANNO PERSO
IL 60 % DELLE VENDITE**
[in settima pagina]

AUTOSTRADATE: DOMANI ASSEMBLEA UNITARIA FAIB, FEGICA ED ANISA

Mentre si stanno mettendo a punto le iniziative di mobilitazione della Categoria e l'organizzazione di una grande assemblea a Roma prevista per dopo il 20 novembre [e di cui si daranno nei prossimi giorni precise indicazioni], si terrà domani a Roma l'Assemblea generale unitaria dei Gestori Autostradali indetta da FAIB AUTOSTRADATE, FEGICA ed ANISA, già annunciata nel numero 45 di FIGISC ANISA NEWS del 29 ottobre, e di cui si riprende il manifesto:

FAIB Autostrade - FEGICA - ANISA

ASSEMBLEA NAZIONALE UNITARIA DI TUTTI I GESTORI AUTOSTRADALI

**MARTEDÌ 6 NOVEMBRE 2012
ORE 10,30**

**presso Auditorium CONFESERCENTI
VIA NAZIONALE, 60 - ROMA**

Cari Colleghi,
la situazione per i Gestori autostradali è ormai diventata insostenibile: le «sofferenze» e gli indebitamenti delle gestioni continuano ad aumentare; le compagnie continuano ad essere sorde a qualsiasi richiesta di confronto mentre si accingono all'abbandono del segmento autostradale per «forzare la mano» e continuano a praticare «prezzi» che sono la rappresen-

tazione più eclatante della discriminazione fra Gestori; il Governo dopo un primo tentativo di composizione della nostra vertenza, ha preferito non opporsi vigorosamente alle tesi petrolifere; le società concessionarie, pur disponibili a raggiungere un'intesa, hanno dovuto registrare un secco NO! dall'industria petrolifera che ha vanificato anche l'apporto dato dalle organizzazioni di Categoria dei Gestori.



DI FRONTE A QUESTA SITUAZIONE DI ESTREMO DEGRADO, LA CATEGORIA NON PUÒ RIMANERE INERME, MA DEVE RILANCIARE L'INIZIATIVA DI MOBILITAZIONE

Per rivendicare un'altra politica nel settore che metta fine a:

- ✓ politiche di *pricing* discriminatorie;
- ✓ provocatorie richieste, rivolte ai singoli Gestori, di giustificazione della adesione alle iniziative «sindacali», anche in tema di superamento del prezzo massimo nonché delle corresponsioni delle *royalties*, assunte fin dalla scorsa primavera dalle nostre Organizzazioni.
- ✓ trasferimento di costi impropri sulle gestioni, al blocco dei margini e della contrattazione;
- ✓ applicazione di prezzi differenziati, anche all'interno dello stesso marchio, nella stessa tratta e nello stesso «mercato rilevante», a danno dei Gestori;
- ✓ mancato riconoscimento delle sofferenze dovute a «perdite» strutturali delle vendite;

- ✓ sordità ad ogni richiesta di aprire un tavolo di contrattazione al fine di trovare soluzioni condivise che consentano, ai Gestori, l'uscita dallo stato di estrema difficoltà e perdurante disagio.

DOBBIAMO TUTTI AVERE CONSAPEVOLEZZA CHE:

- È NECESSARIO METTERE A PUNTO UNA RISPOSTA FORTE CHE RIMETTA AL CENTRO IL TEMA DELLA VIABILITÀ AUTOSTRADALE.
- ✓ È GIUNTO IL MOMENTO DI RIDISEGNARE IL COMPARTO, RENDERLO PIÙ EFFICIENTE IN TERMINI DI NUOVE OFFERTE, DI RIMODULAZIONE DEL SERVIZIO CON CONSEGUENTE RIDUZIONE DEI COSTI, FINO ALLA CREAZIONE DI UN FONDO CHE ACCOMPAGNI L'USCITA DAL MERCATO PER QUELLE GESTIONI CHE SONO SOTTO LA SOGLIA DI SOSTENIBILITÀ.
- ✓ SONO STATE LE COMPAGNIE PETROLIFERE E NON I GESTORI AD OFFRIRE ROYALTY IMPOSIBILI ALLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE.
- ✓ QUELLE STESSA COMPAGNIE CHE VOGLIONO FAR PAGARE AI GESTORI IL RISULTATO DELLA LORO INSIPIENZA CHIEDENDO LORO DI RIMANERE A MARGINI FERMI, LICENZIARE DIPENDENTI, RINUNCIARE A QUALSIASI CONTRATTAZIONE E FINANCHE DI APPLICARE LA NORMA EUROPEA SUI PREZZI.
- ✓ LE COMPAGNIE PETROLIFERE CHE SONO SEMPRE STATE DEBOLI CON LE PIÙ FORTI CONCESSIONARIE ORA, PER RIPARARE, CERCANO DI RECUPERARE EFFICIENZA A DANNO DAI GESTORI!
- ✓ IL GOVERNO DEVE, COME HA PROMESSO, TORNARE AD OCCUPARSI DELLA VICENDA, ASSUMENDOSI LE SUE RESPONSABILITÀ FINO IN FONDO: LE AUTOSTRADE SONO UN «PUBBLICO SERVIZIO» CHE NON PUÒ ESSERE SACRIFICATO AGLI INTERESSI DI UNA PARTE.
- ✓ NOI ABBIAMO IL DOVERE DI PENSARE CHE ALTRE STRADE SIANO PERCORRIBILI E, ANCORA UNA VOLTA, SENZA PRESUNZIONE, CI ASSUMIAMO L'IMPEGNO AD INDICARLA, RAGIONANDO CON CHI VORRÀ FAR PARTE DEL PROGETTO.

- ✓ NON CI FAREMO CERTO INGABBIARE IN SCELTE CHE COMPORTINO TAGLI E RINUNCE SOLO PER I GESTORI, MENTRE I PETROLIERI INCASSANO DALLE CONCESSIONARIE LA CHIUSURA DEI CONTENZIOSI E PURE LA DIMINUZIONE DELLE ROYALTY.

Per questi motivi e su questi temi abbiamo convocato questa Assemblea Nazionale Unitaria a Roma alla quale è **INDISPENSABILE CHE I GESTORI AUTOSTRADALI SIANO TUTTI PRESENTI**.

In ballo non c'è un «semplice» accordo economico, ma un pezzo di futuro di una Categoria che nei prossimi mesi potrà essere messa ancora una volta in discussione, in occasione dei rinnovi.

Dobbiamo scegliere: rimanere passivi o partecipare e concorrere attivamente alla fase dei rinnovi per difendere la nostra possibilità di rimanere a svolgere i temi della nostra «impresa».

ABBUFFATA DI IMPOSTE SUI CARBURANTI, MA LO STATO SE NE FREGA DELLE AREE CONFINARIE

Nelle aree di confine si continuano a perdere ingenti quantità di vendite a favore dei limirofi Paesi e dei relativi Erari statali.

Né potremmo aspettarci qualcosa di molto diverso, dal momento che, con un immediato riflesso sul prezzo finale, **la nostra fiscalità incombente sui carburanti** [e consideriamo solo la fiscalità di base, ossia a prescindere dall'IVA sul prezzo industriale] **è la più alta rispetto a quella dei Paesi che confinano col nostro e le differenze vanno da un minimo di 7 centesimi [con la Svizzera sul gasolio] ad un massimo di 26 centesimi [con la Francia sul gasolio], su una media di 19 centesimi sul gasolio e di 21 sulla benzina.**

ACCISE IVATE IN ITALIA E NEI PAESI CONFINARI - EURO/LITRO

Paesi	% IVA	Benzina	Gasolio
		Accisa+Iva	Accisa+Iva
Italia	21,0%	0,881	0,747
Francia	19,6%	0,697	0,490
Slovenia	20,0%	0,691	0,524
Svizzera	8,0%	0,654	0,678
Austria	20,0%	0,631	0,524

DIFFERENZA CON L'ITALIA - EURO/LITRO

Paesi	Delta benzina	Delta gasolio
Svizzera	-0,226	-0,068
Slovenia	-0,190	-0,222
Francia	-0,184	-0,256
Austria	-0,250	-0,222
Media	-0,212	-0,192

La stessa entità delle imposte sui carburanti [una media nel 2012, ivi compresa l'IVA sul prezzo industriale, di 0,950 euro/litro tra benzina e gasolio] chiarisce che, **per ogni litro di prodotto che nelle aree di confine finisce sulla rete distributiva estera per effetto del «pendolarismo del pieno» l'Erario nazionale ci rimette più o meno un euro.**

Ora, **il fenomeno del «pendolarismo del pieno»**, non certamente nuovo [ed a lungo contrastato con misure di varia natura da parte delle Regioni], ma enormemente potenziatosi a seguito delle scelte di pesante inasprimento fiscale del prelievo sui carburanti, **interessa** [come si può vedere di seguito] **volumi di centinaia di milioni di litri**, con conseguente **manca-to introito erariale di centinaia di milioni di euro.**

Che questa situazione produca «effetti locali» assolutamente negativi sull'economia locale, sulle imprese del settore e sulle misure di contrasto in atto nelle Regioni interessate, sembra - anzi è certo! - non interessare alcunché allo Stato, che sui carburanti, tra accise ed imposta sul valore aggiunto, ha già fatto bottino alla grande: nei primi nove mesi del 2012 circa 4,2 miliardi di euro in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, e ciò nonostante

una contrazione dei consumi di circa 3 miliardi di litri !

I **consumi**, infatti, secondo i dati aggiornati a settembre del Ministero, sono passati dai 33,8 miliardi di litri maturati fino al settembre 2011 ai 30,8 maturati fino al settembre 2012 [0,9 miliardi di litri di benzina in meno e ben 2,1 miliardi di litri di gasolio in meno], **una flessione complessiva di ben il 9 %**.

Ma, grazie alle reiterate stangate sulle imposte dei carburanti, **le entrate su benzina e gasolio sono cresciute da 24,4 a 28,6 miliardi di euro**, ossia di **oltre 17 punti percentuali in più** [+3,2 miliardi di euro di accise (+19 %) e +1,0 miliardi di euro di IVA (+13 %)].

PRELIEVO FISCALE SU BENZINA E GASOLIO GENNAIO-SETTEMBRE 2011/2012 – MLD EURO

PERIODI	IVA	ACCISA	TOTALE
Gen-set 11	7,985	16,415	24,401
Gen-set 12	9,003	19,571	28,573
Differenza	1,017	3,155	4,173

Per capire la portata dell'*escalation* fiscale, intervenuta dall'anno scorso, si pensi che **se si fossero consumati gli stessi quantitativi dell'anno precedente** [e non circa il 10 % in meno] **le imposte sarebbero ammontate a 31,5 miliardi di euro**, ossia il **29 % in più** dei 24,4 del periodo gennaio - settembre 2011.

In questo diluvio di maggiori imposte, in cui il banco vince sempre perché tiene la pistola sul tavolo di gioco, **ci si può forse aspettare un minimo di attenzione al fatto che «localmente» finiscano sul pavimento «briciole» di qualche centinaio di milioni di euro che vanno a finire nelle casse di altri Paesi?**

Probabilmente no, e neppure ci si può attendere l'intelligenza di capire che **situazioni di tale tipo possono essere prevenute con un minimo di investimento di risorse idonee a prevenire o almeno a contenere il «pendolarismo del pieno»:**

non si tratta di materia nuova e vi è tutto un consolidato di norme, anche dello Stato, sul tema, mentre Regioni di confine hanno da tempo messo in piedi **misure di contrasto che si tratterebbe di sostenere con contenuti implementi di risorse per conferire maggiore efficacia a tali misure**, che, per contro, oggi lo Stato - proiettato unilateralmente solo verso le dinamiche europee - snobba totalmente e si appresta ad affondare nella più assoluta indifferenza alle realtà locali.

Siamo arrivati alle pezze nel sedere o alla più autolesionistica superficialità? L'assurdo di tutta questa vicenda, infatti, è: **si sono tosati gli automobilisti per miliardi di euro in più, eppure non si trova quella che, a paragone con i miliardi, è solo una manciata di milioni da investire in misure di contenimento, e si sa benissimo che, senza metterci una pezza, di milioni di euro se ne perdono a centinaia, eppure li si lascia andare senza far nulla.**



L'ultimo provvedimento adottato su questa sconcertante vicenda è una norma che mette a disposizione venti milioni di euro [circa tre/quattro volte di meno del fabbisogno] su un depistante *«Fondo per la valorizzazione e promozione delle realtà socioeconomiche delle zone appartenenti alle regioni di confine»*: così depistante che sinora quelle risorse - normate ad aprile - non solo non sono state ancora assegnate, ma neppure suddivise tra le Regioni.

ALTA LOMBARDIA: SI AGGRAVA L'EMORRAGIA DEI CONSUMI A VANTAGGIO DELLA SVIZZERA

Una legge che opera con lo stesso metro economico dal 2000 [uno sconto massimo di prezzo di 18 centesimi/litro per i residenti entro i dieci chilometri dal valico] e che, a lungo andare, è diventata inefficace a contrastare il «*pendolarismo del pieno*» che affligge sempre più le aree confinanti con la Svizzera, con cui il differenziale della fiscalità di base sulla benzina è salito a 23 centesimi/litro e quello sul prezzo finale supera i 30 centesimi: questo è lo «*stato dell'arte*» nell'alta Lombardia [e nel vicino Piemonte]. Non più di qualche anno fa, alla Regione era stata data la disponibilità dello Stato ad integrare di un'ulteriore ventina di milioni di euro la quota di compartecipazione dell'IVA, con le finalità sia di rendere lo sconto di prezzo «*flessibile*» rispetto al prezzo svizzero concorrente, sia di estendere lo sconto, sia pure in diversa misura, al prodotto gasolio.

Ma, da allora, nessuna «*flessibilità*» di sorta è intervenuta, nemmeno a fronte di una forbice sempre più ampia tra i prezzi a cavallo del confine, né alcuna estensione al gasolio, anche sul quale si è delineato un *gap* del prezzo sfavorevole al prodotto nazionale.

All'inizio del 2012, dopo la batosta di Monti sulle accise dei carburanti nel «*Salva Italia*», dalle rappresentanze parlamentari del territorio era stata presentata al Governo una richiesta di risorse aggiuntive che avrebbero dovuto non solo garantire le esigenze già note [parallelismo al prezzo svizzero e sconto anche sul gasolio], ma altresì una estensione territoriale delle misure di sconto, considerando che l'effetto dell'aumento delle imposte avrebbe allargato ancor più la forbice dei prezzi mettendo a rischio di «*pendolarismo del pieno*» una fascia territoriale più ampia di quella dei venti chilometri entro cui funziona oggi il siste-

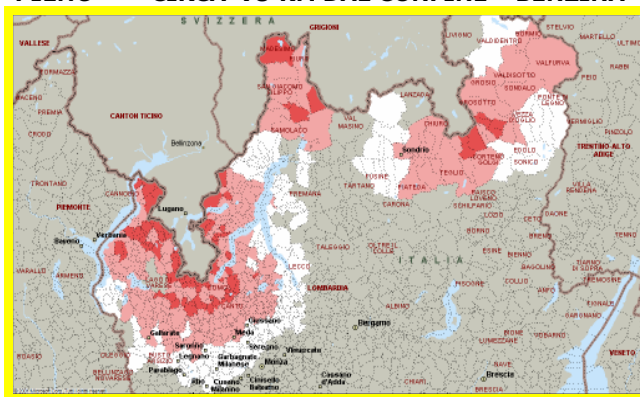
ma degli sconti [operanti su due fasce di territorio e di sconto, 10 e 20 chilometri dal confine, e, rispettivamente, 18 e 10 centesimi/litro di riduzione].

Come si è già detto più sopra, quell'intervento produsse l'impalpabile «*fondo*» di cui all'articolo 3, comma 16*bis*, della legge 44/2012: ma i denari chi li ha visti?



Ciò che sta succedendo – come prevedibile, considerato che non si sono attivate misure più energiche per superare i limiti di quelle già operanti, né misure aggiuntive per contrastare l'inasprimento dell'evasione dei consumi di carburanti a favore della rete più vantaggiosa per l'utente - **in questa parte del territorio il fenomeno del «*pendolarismo del pieno*» interessa ormai – sia pure in misura diversa - ambiti territoriali che si spingono sin oltre i 40 chilometri per il prodotto benzina e sin presso i 30 chilometri per il prodotto gasolio.**

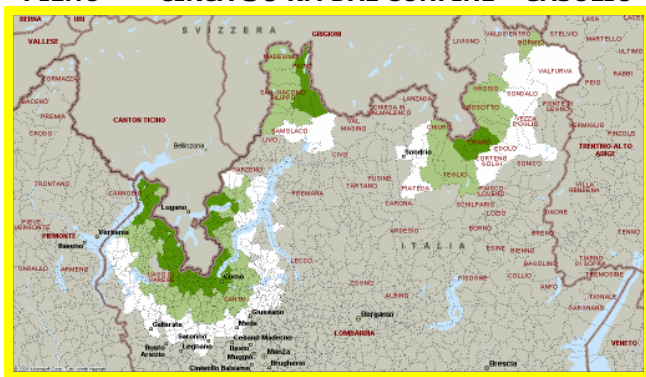
AREA INTERESSATA AL «PENDOLARISMO DEL PIENO» – CIRCA 40 KM DAL CONFINO – BENZINA



L'area territoriale investita dal fenomeno in relazione ai consumi di benzina si spinge, come già rilevato, sino a quaranta chilometri dal confine [interessa un bacino di circa 2,6 milioni di abitanti], con tassi decrescenti di intensità del **«pendolarismo del pieno»**, che pesa, secondo le stime da noi elaborate, mediamente per il **41 % nella fascia territoriale fino a dieci chilometri dal confine**, per il **37 % nella fascia da dieci a venti chilometri**, per il **30 % nella fascia da venti** [limite oltre il quale non ci vi sono neppure misure di riduzione del prezzo] **a trenta chilometri**, e, infine, per l'**11 % circa nella fascia da trenta a quaranta chilometri**.

Vi è da notare che i **tassi di evasione dei consumi sono elevati anche nelle aree assistite da sconto**, in quanto le attuali misure di riduzione del prezzo della benzina, data la loro insufficienza a paraggiare il *gap* con il prezzo svizzero, sono attualmente solo parzialmente utilizzate dai consumatori residenti ed a tal proposito sarebbe interessante conoscere quale sia il tasso di utilizzazione delle risorse regionali finalizzate alla riduzione del prezzo e se si stia facendo il possibile per operare secondo la *ratio* della legge o sia prevalso, come in altre realtà e, comunque al livello centrale, un atteggiamento di mero mantenimento della *routine*, di rinuncia o disinteresse di prospettiva.

AREA INTERESSATA AL «PENDOLARISMO DEL PIENO» – CIRCA 30 KM DAL CONFINO – GASOLIO



Per quanto riguarda i consumi di gasolio, l'area territoriale investita dal fenomeno si

stima essere estesa, come già rilevato, sino a trenta chilometri dal confine [un bacino di circa 1,4 milioni di abitanti], anche in tal caso con tassi decrescenti di intensità del **«pendolarismo del pieno»**, che pesa, sempre secondo le stime da noi elaborate, mediamente per il **49 % nella fascia territoriale fino a dieci chilometri dal confine**, per il **30 % nella fascia da dieci a venti chilometri**, per il **10 % nella fascia da venti a trenta chilometri** [in nessuna fascia sono previste misure di riduzione di prezzo per questo prodotto].

Quanto valgono - in termini di volumi di vendite e di imposte non percepite - **questi fenomeni?**

Per i **volumi di vendite**, una sommaria stima evidenzia che **se ne andranno in Svizzera nell'intero anno 2012 all'incirca 110 milioni di litri di benzina e circa 32 milioni di litri di gasolio «leggero»**: in tutto **142 milioni di litri** [di cui quasi 110 già sfumati nei primi nove mesi dell'anno].

Per quanto attiene le **imposte**, la medesima sommaria stima rileva che **mancheranno all'Erario statale nell'intero anno 2012 circa 140 milioni di euro** [di cui 105 già sfumati da gennaio a settembre].

Ad evitare questo macello locale, a recuperare questi consumi al giro dell'economia lombarda, a restituire un mercato alle imprese che gestiscono gli impianti, a recuperare - in una fase in cui si insegue ogni euro da togliere alle tasche degli italiani - ben 140 milioni di euro di imposte, **basterebbero poche decine di milioni di euro da assegnare dallo Stato alla Regione ed in parte da rispolverare da probabili residui di bilancio regionale**. **Poche risorse per garantire un ritorno almeno tre volte maggiore.**

Dovranno essere ancora una volta i Gestori a rimettere subito il problema al centro dell'attenzione dei politici e della pubblica opinione.

FRIULI VENEZIA GIULIA: IN POCHI ANNI GORIZIA E TRIESTE HANNO PERSO IL 60 % DELLE VENDITE

Le cose vanno ancora peggio sul «*fronte orientale*»: anche qui le misure di contrasto al «*pendolarismo del pieno*» sono una costante che, in varie forme, misure, estensioni territoriali, dura dal dopoguerra, ma che negli ultimi anni si è sempre più andata sfilacciando tra inghippi giuridici, trappole comunitarie e, infine, problemi – o piuttosto scelte – di bilancio regionali, che hanno tolto progressivamente a quelle misure la loro efficacia, con un riverbero negativo, e in alcune aree **drammaticamente negativo**, sul sistema distributivo locale, le vendite e le entrate erariali.



Nel periodo gennaio/settembre del 2012 sono stati venduti nella rete distributiva dei carburanti della regione poco più di 425 milioni di litri di benzina e gasolio per auto-trazione [di cui 203 di benzina e 222 di gasolio], con una **flessione delle vendite rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio 2011 di circa 89 milioni di litri, pari ad un -17,30 %**.

I **quantitativi persi** nel periodo gennaio – settembre 2012 rispetto allo stesso periodo del 2011 sono quasi **45 milioni di litri nella provincia di Udine, oltre 29 in quella di Pordenone, quasi 9 in quella di Trieste ed oltre 6 in quella di Gorizia**.

Non ingannino i quantitativi che sembrano relativamente modesti in assoluto per le province di Gorizia e Trieste.

In primo luogo, se le dinamiche nazionali relative al periodo gennaio/settembre dell'anno 2012 registrano una flessione delle vendite sulla rete rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente nell'ordine di -9,35 %, la **media regionale** del Friuli Venezia Giulia è [come rilevato più sopra] pari a **-17,3 %**, ossia **quasi il doppio** di quella nazionale, mentre nelle province la flessione è pari a **-23,2 % a Gorizia, -18,5 % a Pordenone, -16,7 % ad Udine e -12,3 % a Trieste**.

In secondo luogo, l'emorragia si è alimentata progressivamente ed ha assunto gravità inusitate in alcune realtà provinciali.

Infatti, se si prende a riferimento l'anno 2007 [che registrò il volume di vendite più alto], sia pure riferito sempre al solo periodo gennaio/settembre, la flessione delle vendite risulta assolutamente macroscopica: i quantitativi persi nei primi nove mesi del 2012 rispetto allo stesso periodo del 2007 sono pari a oltre 221 milioni di litri, di cui oltre 86 nella provincia di Udine, quasi 59 nella provincia di Trieste, circa 50 in quella di Gorizia e quasi 27 in quella di Pordenone.

FLESSIONE VENDITE GEN/SET 2012 SU GEN/SET 2007 – MILIONI DI LITRI

Province	Benzina	Gasolio	Totale
Udine	-58,754	-27,351	-86,105
Gorizia	-31,166	-18,610	-49,776
Trieste	-43,313	-15,342	-58,655
Pordenone	-22,642	-4,279	-26,921
Friuli V. G.	-155,875	-65,582	-221,457

In cinque anni, le perdite nelle province si sono estese fino alla seguente intensità decrescente:

✓ Gorizia	-62,58 %
✓ Trieste	-57,72 %
✓ Media regionale	-34,24 %
✓ Udine	-27,73 %
✓ Pordenone	-17,36 %

In questi cinque anni solo il tasso di decremento nella provincia di Pordenone [-17,36 %] è in linea con quello nazionale, che equivale a -17,09 %, ma nelle altre province **la flessione media nazionale dei consumi è superata più volte da quella rilevata nelle singole province locali** e, precisamente, nella seguente misura:

- ✓ 3,7 volte nella provincia di Gorizia;
- ✓ 3,4 volte nella provincia di Trieste;
- ✓ 2,0 volte nel complesso della regione Friuli Venezia Giulia;
- ✓ 1,6 volte nella provincia di Udine.

Negli ultimi anni, infatti, **le misure di contrasto al fenomeno dell'evasione dei consumi sono state sempre meno adeguate a colmare i differenziali dei prezzi**, come si può osservare dal seguente prospetto che evidenzia quale sia il *gap* del prezzo tra Italia e Slovenia e quale, di concerto, l'entità della misura più alta di sconto di prezzo o contributo all'acquisto per i residenti che si è avuta od è vigente nel territorio regionale:

**IL GAP DEI PREZZI E LE MISURE
DI CONTRASTO – EURO/LITRO**

Anno	BENZINA		GASOLIO	
	Delta prezzo	Misure di contrasto	Delta prezzo	Misure di contrasto
2007	0,272	0,198	0,202	0,131
2008	0,336	0,286	0,246	0,191
2009	0,217	0,136	0,104	0,029
2010	0,200	0,100	0,103	0,011
2011	0,292	0,163	0,225	0,096
2012	0,373	0,231	0,413	0,140

Anche in questa situazione il danno per l'E-rario statale è conclamato: **nei primi nove mesi dell'anno lo Stato ci ha già rimesso 84 milioni di euro** - di cui circa 8 di competenza della Regione -, che si aggiungono a quelli perduti, nell'ordine di centinaia di milioni di euro [probabilmente almeno 250], negli scorsi anni per inadeguatezza delle politiche di prevenzione e contrasto del fenomeno.

Anche su questo teatro territoriale, come già per la Lombardia, il problema è dato da

un'iniezione di limitate risorse che servono ad innestare un circuito virtuoso per preservare l'economia locale [che dal «*pendolarismo del pieno*» è colpita perché quest'ultimo è un volano all'evasione di altri rilevanti consumi], per salvaguardare gettito erariale e livelli occupazionali.

Premesso che la Regione è compartecipe delle accise sui carburanti [sia pure ad importi bloccati sull'ammontare anteriore alla legge «*Salva Italia*»] per una quota di circa il 30 % e che sta impegnando solo il 47 % degli introiti [nel 2011 fu ancor peggio: non si andò oltre il 30 %], **anche qui servirebbe qualche decina di milioni di euro per preservare un gettito erariale almeno triplo, esattamente come in Lombardia.**

Ma anche in questo caso, totale disinteresse dello Stato, cecità sulle prospettive di più lungo respiro ed ambiguità politico-amministrative stanno portando al *default* della rete distributiva.

RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE ANISA 2012

Il Presidente Nazionale ed il Consiglio Direttivo della **ANISA CONFCOMMERCIO** ricordano che è sempre in corso la campagna di rinnovo delle quote associative – **anno 2012** – ed invitano caldamente quei Soci che ancora non l'avessero fatto a volerli provvedere ed a far crescere l'associazionismo ANISA.

Il contributo (60 euro per milione di litri erogati) può essere versato sul relativo conto ANISA, corrente presso la

**Banca di Credito Cooperativo di
Roma, Agenzia 132, ABI 08327 CAB
03247 c/c 47294.**

Il codice IBAN è:

**IT 32 I 08327 03247
000000047294**