

**N. 55/2012 - 21.12.2012**

**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](mailto:figisc@confcommercio.it) - [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**

**sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**il presente numero si compone di 8 pagine**

## SOMMARIO DEL N. 55

### GLI AUGURI DI BUONE FESTE DEI PRESIDENTI DI FIGISC ED ANISA

[pagina 1]

### ENI, IL MODELLO «GHOST» E GLI 8.000 € AL GESTORE «PRESTATORE D'OPERA»

[pagina 3]

### PREZZI, IMPOSTE E STACCO ITALIA: DICHIARAZIONI DI DE VINCENTI

[pagina 5]

### ANTITRUST: MODELLO NORD-EST DA ESTENDERE A TUTTO IL PAESE

[pagina 6]

### CARBURANTI: PUR COMPRANDO IL 9 % IN MENO, GLI ITALIANI HANNO PAGATO IL 7 % IN PIÙ

[pagina 7]

### GLI AUGURI DI BUONE FESTE DEI PRESIDENTI DI FIGISC ED ANISA

Cari Amici,

si chiude un anno che ha acuito maggiormente le già gravi difficoltà della nostra Categoria, che vive una propria crisi senza precedenti - all'interno di un settore a sua volta in crisi [dalla raffinazione alla distribuzione, con margini di profittabilità in caduta libera] - e per di più nel pieno di una lunga e pesante recessione economica di cui ancora non si intravede alcun segnale tangibile di una inversione di tendenza.

È stato l'anno del crollo dei consumi [una caduta che raggiunge il quasi il 10 % sulla rete ordinaria ed addirittura del 25 % sulla rete autostradale, valori che superano di più volte la flessione generale dei consumi totali degli Italiani], della fiscalità sui carburanti più elevata nell'intera Europa Comunitaria [+18,5 cent/litro per la benzina, +21,1 per il gasolio da un anno all'altro], dei provvedimenti normativi che aprono alla diffusione degli impianti «ghost» sul territorio più di quanto già non avessero fatto altre norme antecedenti; è stato l'anno in cui le nostre imprese hanno raddoppiato o triplicato l'esposizione debitoria, hanno dovuto procedere al licenziamento di parte del personale, in cui moltissimi gestori hanno dovuto «mollare», l'anno dei maxi sconti dei week end estivi che hanno esasperato le discriminazioni dei prezzi e bruciato valori

di centinaia di milioni di euro, che hanno finito per pagare i gestori con la sistematica caccia dell'industria petrolifera alla riduzione del loro margine. E anche se alcuni di tali fattori vengono da più lontano, il 2012 è stato a tutti gli effetti l'anno peggiore che si possa ricordare.

In queste settimane la Categoria ha dovuto dare prova di una situazione di insostenibile disagio che si consuma tra un clima di indifferenza della politica e dei Governi ed un contesto di aperto scontro dell'industria petrolifera, che da tempo non trova altre strategie che ribaltare sulle spalle dei Gestori tutte le difficoltà e gli errori di un sistema di cui questi ultimi non hanno alcuna responsabilità e ne sono solo le vittime in tutta la debolezza della loro situazione.

La decisione di accogliere la richiesta del Governo di sospendere le altre forme di protesta nel periodo della festività è una ennesima prova di responsabilità, non certo di «disarmo» dopo la riuscita dello sciopero del 12 e 13 dicembre, ma è solo una tregua temporanea. A nessuno può sfuggire che, di fronte alla complessità dei fattori che rendono sempre più difficile la vita alla Categoria, mobilitazione e protesta non si esauriscono in singoli episodi [anche se importanti], né che non sono i singoli episodi ad avere in sé un potere risolutivo per smuovere qualcosa di questa fase epocale, in cui il Gestore lotta non solo per la sua sopravvivenza, ma per un lavoro ed un futuro ancora possibili. Perciò bisogna prepararsi a continuare, con ancora maggiore lucidità e determinazione.

Abbiamo di fronte [e quasi sempre anche contro] tutto un mondo e tutta una serie di nodi irrisolti. Ai Governi interessa questo settore, detto chiaramente, solo per pompare entrate fiscali in conti pubblici che si continuano a disestare perché non esiste una strategia di contenimento della spesa, e - tanto più paradossalmente in quanto all'aumento dei prezzi ha contribuito per il 75 % l'aumento delle accise - per avere una sponda mediatica quando si parla di misure di contenimento dei prezzi. A chi dovrebbe

vigilare sulle regole della concorrenza e del mercato interessa solo una generica, quanto librescamente astratta, «liberalizzazione» che privilegia i soggetti forti e condanna quelli più deboli. Vecchi monopoli del mondo della distribuzione sono attratti da questo settore solo perché costituisce un mezzo per incrementare attrattività di grandi strutture commerciali e per fagocitare un'altra importante fetta della spesa delle famiglie. E quanto ai vecchi monopoli - che portano per intero la responsabilità della crisi e del vuoto di prospettiva del settore - hanno scelto, con pervicacia e determinazione di portare la guerra ai Gestori, congelando ogni sistema di relazioni, negando il rinnovo di accordi e la negoziazione di contratti, puntando alla divisione della Categoria sul piano degli interessi materiali, alla marginalizzazione ed alla spoliatura dei margini, all'exasperazione della dipendenza economica, con una pressione sempre più pesante esercitata in forma diretta sui singoli.



Davanti ci sono le questioni irrisolte della salvaguardia dei margini nella guerra dei prezzi, della definizione di nuovi strumenti contrattuali che oggi la legge consente, ma che fino ad oggi non ha prodotto alcun risultato [mentre crescono nel sottobosco «proposte indecenti» al di fuori di ogni previsione normativa e da terzo o quarto mondo], di una rete che non si vuole ri-

strutturare, ma al più «*automatizzare*» per espellere il Gestore una volta per tutte, mentre le aziende non vi fanno più investimenti, cercando di realizzarne solo rendite residuali che sono comunque la rovina del Gestore, e cominciano ad abbandonare perfino le reti viarie strategiche come le autostrade. La rete italiana conta oggi – ma neppure le cifre reali si conoscono – oltre 23.000 impianti [il doppio, il triplo di quella di altri Paesi europei], con una media di erogato che non supererà di molto il milione di litri [un terzo di quello degli stessi Paesi europei]: una sostenibilità economica diventata ingestibile a causa della riduzione dei margini nella rete ordinaria, e che – sia pure fatta la debita proporzione in termini di erogato – diventa ancora più negativa in autostrada, dove si devono sostenere costi pressoché tripli per coprire un servizio continuativo.

Tutte problematiche che prese per se stesse sono vitali, ma anche che sono tra loro fortemente legate, e le cui radici stanno in una mancanza di progetto sul settore ed alla malaugurata scelta di affidare solo alla «*spontaneità del mercato*» le sorti del comparto, nella più totale indifferenza per la parte più debole – che è un tessuto, però, di piccole imprese – che vi soccombe.

Se questo è quello che abbiamo di fronte – e lo abbiamo riepilogato perché, che si parli di prezzi, di concorrenza, di margini, di contratti, di pompe bianche o grande distribuzione, di accordi, di liberalizzazioni, di costi della distribuzione, di rete, tutto è sostanzialmente collegato in una logica di sistema –, tanto più è chiaro che le singole battaglie non decidono dell'esito del conflitto, che il conflitto sarà lungo e che è indispensabile continuare, nonostante tutto il disagio e la difficoltà di ogni santo giorno, ad organizzarsi e mobilitarsi a tutti i livelli – quello collettivo, come Categoria e quello individuale, come singolo Gestore – in una fase in cui si è ritrovata una unità di intenti e di azione, dopo qualche anno di percorsi diversi a rincorrere soluzioni diverse, tra tutte le Organizzazioni di rappresentanza. Ed è una scelta obbligata se intendiamo

ancora avere una prospettiva ed una speranza.

Arrivano giorni tradizionalmente di festa, anche se oggi molto smorzata dal senso diffuso della crisi e dell'incertezza del futuro. Anche in questo momento, tuttavia, in attesa di ritrovarci tra qualche settimana a ripartire con forza e determinazione per riprendere la nostra vertenza, giunga a tutti Voi ed alle Vostre Famiglie il nostro augurio, da parte della FIGISC, dell'ANISA e di tutti gli Organismi delle due Federazioni, di qualche giorno di pausa e di serenità.

Il Presidente  
ANISA  
Stefano CANTARELLI

Il Presidente  
FIGISC  
Luca SQUERI



**ENI, IL MODELLO «GHOST»  
E GLI 8.000 € AL GESTORE  
«PRESTATORE D'OPERA»**  
[pagina 3]

Abbiamo appreso ieri pomeriggio e solo da STAFFETTA quanto di seguito letteralmente riportiamo dalla stessa fonte:

«ENI ha selezionato un gruppo di impianti di distribuzione carburanti per testare l'attività di distribuzione di prodotti in modalità esclusivamente *self service*. È quanto

si evince dal contratto che la STAFFETTA ha potuto visionare e che il Cane a sei zampe sta sottoponendo in questi giorni ai gestori degli impianti selezionati per rientrare nel progetto.

Al gestore [che potrà ancora occuparsi delle attività *non oil*] viene offerto un contratto d'opera, cioè di trasformarsi, per quanto riguarda le attività *oil*, in prestatore d'opera. Al prestatore d'opera spetteranno i compiti di presidio dell'impianto per garantire la piena efficienza dei beni strumentali alla vendita automatizzata; l'ottimale approvvigionamento dell'impianto; la verifica della regolarità dello scarico; la compilazione delle scritture fiscali e contabili e dei registri UTF; il mantenimento in efficienza e in esercizio dei serbatoi, dei misuratori e degli accettatori di banconote; l'aggiornamento dei prezzi; la pulizia dell'impianto; la garanzia della continuità dell'attività di approvvigionamento e vendita dei prodotti petroliferi.

Il prestatore d'opera non avrà vincolo di subordinazione nei confronti di ENI né avrà alcun vincolo di presenza presso l'impianto se non quello, da lui stesso individuato, necessario all'esecuzione dei compiti definiti dal contratto.

Il compenso è di 8.000 euro l'anno oltre Iva con cadenza mensile di 666,67 euro.



FAIB, FEGICA e FIGISC/ANISA stanno in queste ore provvedendo alla segnalazione al Mini-

sterio per lo sviluppo economico – nel quadro della richiesta di attivazione della procedura del Decreto 32/1998 di mediazione delle vertenze collettive aperte con tutte le aziende petrolifere – di quanto sta succedendo, che si configura inequivocabilmente come una ulteriore «*reiterazione dei comportamenti adottati in violazione delle previsioni di legge in materia di nuovi contratti [legge 27/2012] e di condizioni economico-normative tra gestore e compagnia [decreto legislativo 32/1998 e legge 57/2001]*», chiedendone un urgente intervento per la tutela della Categoria e l'osservanza delle norme vigenti.

L'iniziativa di ENI [peraltro non unica nel panorama dell'industria petrolifera] – assunta senza alcuna informazione alle Organizzazioni di Categoria – chiarisce più di ogni altra azione quale sia l'intendimento clamorosamente elusivo ed apertamente dispregiativo da parte delle aziende dei contenuti e dei metodi di definizione di quelle nuove forme contrattuali che la legge sulle liberalizzazioni prevede siano concertate tra le organizzazioni di rappresentanza di gestori e proprietari degli impianti e successivamente tipizzate e depositate al Ministero ed è un chiaro tentativo di inasprimento dello scontro in atto sulle vertenze aperte all'interno del settore.

Sulla vicenda dei nuovi contratti – come abbiamo riportato nel n. 54 di FIGISC ANISA NEWS – il Sottosegretario DE VINCENTI ha annunciato che «*gli schemi ministeriali delle nuove tipologie contrattuali previste dal decreto legge liberalizzazioni saranno inviati alle parti subito dopo le festività, ai quali dovrà seguire la definizione dei dettagli normativi tra compagnie e organizzazioni dei gestori*».

Sempre sulle nuove tipologie contrattuali, si segnala che il Consiglio Nazionale della FIGISC – riunitosi a Roma il 19 dicembre u.s. – ha conferito mandato al Presidente per la definizione, concertata con FAIB e FEGICA, di un contratto di commissione con ASSOPETROLI e CONSORZIO GRANDI RETI, che potrà trovare perfezionamento previo ac-

certamento ed approfondimento di tutte le tematiche tecniche e giuridiche connesse e solo con la precondizione – da confermarsi dai Ministeri competenti – che al Gestore sia riconosciuto integralmente il diritto al *bonus* fiscale della legge 183/2011.

## PREZZI, IMPOSTE E STACCO ITALIA: DICHIARAZIONI DI DE VINCENTI

Il Sottosegretario Claudio DE VINCENTI, nell'ambito di una trasmissione radiofonica incentrata su temi economici, ha parlato di prezzi dei carburanti e di imposte. «*La tassazione della benzina* – avrebbe affermato l'esponente di Governo – *è molto elevata in tutti i paesi, il nostro in particolare, ma teniamo conto che l'aumento delle accise è una voce su cui si è inciso, anche per finanziare cose importanti come, nel giugno scorso, gli interventi in favore dei terremotati dell'Emilia Romagna. Quindi attenzione alle polemiche sul prezzo della benzina, perché certe volte sono sbagliate. Piuttosto bisogna ridurre il prezzo al netto delle imposte, che rimane più alto che in altri paesi europei per inefficienze della rete distributiva e per una carenza di concorrenza. Se incidiamo su questi aspetti il prezzo può tornare in linea con la media europea*».

Abbiamo la più alta considerazione del Prof. De Vincenti, che ha sempre dimostrato una attiva sensibilità nei confronti del settore e delle difficoltà della Categoria [tra l'altro ha voluto ribadire, nella medesima trasmissione, che «*ci sarà un nuovo incontro tra le compagnie petrolifere e le sigle dei benzinai dopo le feste. Lavoriamo sui margini dei gestori. Intanto il Governo apprezza il ritiro delle agitazioni programmate per il periodo natalizio*»], pure – e senza alcun intento di polemica, ma semmai di costruttivo confronto – riteniamo che qualche precisazione si renda necessaria a chiosa delle sue dichiarazioni.



La prima precisazione riguarda il nesso tra prezzi ed imposte: mediamente nei primi undici mesi del 2012 il prezzo della benzina è cresciuto di 24,4 cent/litro rispetto alla media dei primi undici mesi del 2011, quello del gasolio di 27,3 cent/litro. Per il primo prodotto i fattori che hanno determinato la variazione del prezzo sono: l'aumento delle imposte in ragione di 17,3 cent/litro, l'aumento del prezzo internazionale del prodotto lavorato in ragione di 8,9 cent [IVA compresa] e la diminuzione [non l'aumento!] del margine distributivo in ragione di 1,8 cent [IVA compresa]; per il secondo a determinare la variazione del prezzo sono stati l'aumento delle imposte per 19,9 cent/litro, l'aumento del prezzo internazionale del prodotto lavorato [IVA compresa] per 7,4 cent e l'invarianza del margine distributivo [IVA compresa].

### INCIDENZA DEI FATTORI SULLE VARIAZIONI DEL PREZZO GEN-NOV 2012 SU GEN-NOV 2011

#### IMPORTI IN EURO CENT/LITRO

| Fattori       | B             | %           | G             | %           |
|---------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| Imposte       | +17,30        | 71%         | +19,90        | 73%         |
| Platt's       | +8,90         | 29%         | +7,40         | 27%         |
| Distribuzione | -1,80         | 0%          | =0,00         | 0%          |
| <b>Totale</b> | <b>+24,40</b> | <b>100%</b> | <b>+27,30</b> | <b>100%</b> |

B = benzina

G = gasolio

In sostanza, l'aumento delle imposte di base [al netto di quelle gravanti sul prezzo industriale] porta la responsabilità dell'aumento del prezzo al consumo per una quota dal 71 al 73 % a seconda dei pro-

dotti, l'aumento delle quotazioni internazionali del prodotto lavorato pesano dal 27 al 29 %, in nessun modo pesano i margini distributivi [costi+risultati], che sono rimasti invariati o si sono addirittura decresciuti.

La seconda precisazione attiene al peso che sul prezzo finale ha la distribuzione: nella media del periodo gennaio-novembre 2012 il 7,7 % per la benzina, contro la componente del valore del prodotto finito, che pesa il 34,1 %, e quella fiscale, che vale, invece [calcolando anche le addizionali regionali di accisa] ben il 58,2 %; per il gasolio, invece, la distribuzione incide per il 9,2 % del prezzo finale, il valore del prodotto finito pesa per il 38,0 % e la componente fiscale vale il 52,8 %. Difficile recuperare economie di prezzo su una marginalità inferiore al 10 %, che, peraltro, include al suo interno più di un 80 % di costi.

La terza precisazione riguarda entità e cause dello «stacco» del prezzo industriale in riferimento alle medie europee e consta sinteticamente di tre punti.

1) Ad un semplice confronto con le altre realtà comunitarie risulta che la presenza dello «stacco» non solo non è affatto una «anomalia» nazionale [riguarda, a seconda dei prodotti, dal 33 al 52 % degli Stati comunitari], ma anche che la sua consistenza non è tra le più rilevanti che si registrano nel contesto dell'Unione [per una analisi più dettagliata e documentata si rimanda al numero 41 di FIGISC ANISA NEWS dell'8 ottobre 2012]. Esso diventa, invece, un alibi ricorrente per distogliere l'attenzione dalle imposte crescenti.

2) La media dello stacco per il 2012 va correttamente calcolata tenendo conto anche delle addizionali regionali di accisa, che nel 2012 hanno inciso per circa 1,5 centesimi sulla media nazionale, con ciò cambiando il risultato della rilevazione comunitaria che non ne tiene assolutamente conto. Fatti i debiti conti, rispetto alla media dei 17 Paesi di area monetaria euro, il famoso stacco vale 0,009 euro/litro per la benzina e 0,027

euro per il gasolio, valori che facendo la media sul *mix* dei consumi dei due prodotti si possono sintetizzare in 0,021 euro/litro: lo «stacco» vale, cioè, in media 2 cent/litro. O, per capirci meglio, poco più della cinquantesima parte del carico fiscale medio tra i prodotti.

3) La rete distributiva nazionale è il doppio od il triplo di quella di altri Paesi europei, con erogati che sono un terzo od un quarto di quelli dei medesimi Paesi. E ciò ha un costo, che pure è notevolmente inferiore al livello di servizio garantito al territorio, ma che è comunque causa di inefficienza ed insostenibilità gestionale.

### ANTITRUST: MODELLO NORD-EST DA ESTENDERE A TUTTO IL PAESE

Si segnala – senza particolari commenti, in quanto palesemente superflui – quanto di recente [12 dicembre] sostenuto dall'Antitrust in occasione del contributo al dibattito sul documento di Strategia Energetica Nazionale.



Intervenendo sul punto della ristrutturazione della rete di distribuzione e ripercorrendo le indicazioni già esposte nella segnalazione di ottobre sulla legge sulla concorrenza [si veda ancora il numero 41

di FIGISC ANISA NEWS dell'8 ottobre 2012], con questo ennesimo pronunciamento, l'AGCM sostiene la necessità di consolidare il percorso di liberalizzazione avviato con la legge 133/2008 con «norme chiare e non soggette a interpretazione».

Netta contrapposizione viene espressa, pertanto, a proposito di «ogni tipo di obbligo asimmetrico» posto a carico dell'apertura di nuovi impianti di distribuzione, puntando il dito contro quelle norme di Regioni come la Puglia, la Toscana ed altre, che continuano ad imporre obblighi quali la presenza di carburanti ecompatibili, di impianti fotovoltaici od altro ancora, e frenano sulla apertura di impianti *self service* [la parola giusta è, però, «ghost»!]. Tant'è, infatti, che qualche passo più in là si dice a chiare lettere che bisogna togliere il limite che impedisce l'installazione di impianti «automatizzati» - la parola giusta è sempre «ghost»! - anche nelle aree urbane.

Perciò l'Authority consiglia che la Strategia Energetica Nazionale [che ci siano magari altre priorità?] «debba porre come obiettivo strategico del Governo quello di contrastare queste iniziative regionali anche fino all'impugnazione delle stesse davanti alla Corte Costituzionale».

Antitrust è impegnata da fin troppo tempo su un'indagine conoscitiva sul mondo «no-logo», di cui, tuttavia, annuncia qualche anticipazione: starebbe emergendo [del tutto inaspettatamente, no?] che «gli operatori indipendenti che risultano maggiormente aggressivi sotto il profilo concorrenziale sono quelli della GDO oppure, tra le c.d. pompe bianche, quelli associati ad un preciso modello di funzionamento che allo stato prevale soprattutto nel Nord-Est del Paese». Mentre emergerebbe, come esempio opposto, che il Meridione d'Italia e la Sicilia in specialissimo modo sono svantaggiati sul fronte prezzi, «nonostante la presenza di numerose infrastrutture di raffinazione e logistica [esclusivamente di proprietà delle imprese verticalmente integrate]».

«In quest'ottica» concludono i custodi della concorrenza e del mercato «sotto il profilo concorrenziale sarebbe opportuno cercare di ricreare il più possibile le condizioni oggi prevalenti nel Nord-Est, che consistono in massima parte nella accessibilità di infrastrutture logistiche e a prodotto non controllati dalle società petrolifere verticalmente integrate. Un simile sviluppo potrebbe non solo favorire la diffusione di operatori indipendenti più numerosi ed efficienti su tutto il territorio nazionale, ma anche fornire un'occasione di riconversione del modello operativo delle reti c.d. colorate appartenenti a società che hanno ormai una presenza molto limitata nella raffinazione».



**CARBURANTI:  
PUR COMPRANDO IL 9 % IN  
MENO, GLI ITALIANI HANNO  
PAGATO IL 7 % IN PIÙ**

Cosa hanno comprato e quanto hanno speso gli Italiani che nel 2012 sono andati a fare rifornimento nelle pompe di benzina sulla rete distributiva della pubblica viabilità è presto detto: hanno acquistato ben il 9 % di prodotto in meno, ma hanno speso ben il 7 % in più.

È il conto dei primi undici mesi del 2012 rispetto allo stesso periodo del 2011, sviluppato non per tutti i consumi, ma solo per quelli effettuati, appunto, sulla rete della viabilità pubblica ordinaria ed autostradale.

In questa rete, sono stati acquistati - tra benzina e gasolio - da gennaio a novembre 2012 circa 26,8 miliardi di litri contro i 29,5 del medesimo periodo del precedente esercizio: un crollo, appunto, di oltre 2,750 miliardi di litri e di 9,32 punti percentuali.

Con buona pace di chi parla dell'emergere di «*nuovi stili di comportamento*», la realtà è che gli Italiani hanno contratto anche i consumi finora ritenuti anelastici a causa di una crisi gravissima che ha intaccato redditi e potere d'acquisto ed ha depresso i consumi, grazie anche ad una fiscalità soffocante sui carburanti che ha colpito pesantemente questo prodotto indispensabile alla mobilità dei cittadini.

Eppure, nonostante la macroscopica contrazione dei consumi, gli Italiani hanno speso comunque di più, e non poco [+7 %] proprio in considerazione dell'entità della riduzione del prodotto acquistato [-9 %].

Da gennaio a novembre del 2011 la spesa era stata di 43,6 miliardi di euro, di cui 22,2 di imposte e 21,4 dovuti al costo del prodotto e della distribuzione: da gennaio a novembre 2012 la spesa è stimata ammontare a 46,5 miliardi di euro [+2,9 miliardi], di cui 25,4 di imposte [+3,2 miliardi] e 21,1 di costo del prodotto e distribuzione [-0,3 miliardi].

**COMPOSIZIONE SPESA GEN/NOV 2012 SU  
GEN/NOV 2011 – MILIARDI EURO - RETE**

| Componenti               | 2011        | 2012        | Var.        |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Imposte                  | 22,2        | 25,4        | +3,2        |
| Prodotto e distribuzione | 21,4        | 21,1        | -0,3        |
| <b>Totale</b>            | <b>43,6</b> | <b>46,5</b> | <b>+2,9</b> |

A questa differenza in aumento della spesa hanno contribuito al 100 % gli aumenti di imposte, visto che – stanti i minori consumi – il costo del prodotto e

quello della distribuzione sono risultati minori.

L'incidenza delle imposte sul totale della spesa era nel 2011 pari ad una quota del 50,8 %, salita nel 2012 di quasi quattro punti percentuali al 54,6 %.



A livello di semplice simulazione, cosa avrebbero speso gli Italiani se avessero mantenuto intatti i consumi del 2011 a prezzi ed imposte correnti nel 2012 ?

Avrebbero speso 51,3 miliardi di euro [ossia un +17,8 %], di cui 28,0 di imposte [+26,4 %] e 23,3 di prodotto e distribuzione [+8,8 %]. Insomma, avrebbero dovuto spendere circa 7,7 miliardi di euro in più, di cui ben 5,9 [pari al 76 %] a causa delle maggiori imposte.

