

N. 02/2013 - 21.01.2013

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 10 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 2

**CONSUMI FINALI 2012:
PERSI 4,2 MILIARDI DI LITRI
TRA BENZINA E GASOLIO**

[pagina 1]

**TRA QUESTIONI MAI
RISOLTE E «NUOVO»
IPERSELF ENI H24.**

[pagina 3]

**FAIB, FEGICA E FIGISC
DENUNCIANO AL MINISTERO
I «CONTRATTI» ANOMALI ENI**

[pagina 6]

**FAIB, FEGICA ED ANISA
CONTESTANO AD ANAS
IL *NON OIL* SULLA A3**

[pagina 7]

**LE ACCISE ATTUALMENTE IN
VIGORE IN ITALIA, NELLE
REGIONI ED IN EUROPA**

[pagina 9]

CONSUMI FINALI 2012: PERSI 4,2 MILIARDI DI LITRI TRA BENZINA E GASOLIO -

Secondo i dati sui consumi, relativi al mese di dicembre ed al totale dell'anno 2012, appena pubblicati dal Ministero per lo sviluppo economico, PER QUANTO RIGUARDA I PRODOTTI BENZINA E GASOLIO SI REGISTRA UNA FLESSIONE SU BASE ANNUALE RISPETTO ALL'INTERO 2011 PARI AL 9,26 %, CON MINORI VOLUMI PER CIRCA 4,169 MILIARDI DI LITRI, ED UNA DIMINUIZIONE MENSILE DI DICEMBRE 2012 SU DICEMBRE 2011 DI 12,04 PUNTI PERCENTUALI, PARI A CIRCA 452 MILIONI DI LITRI.

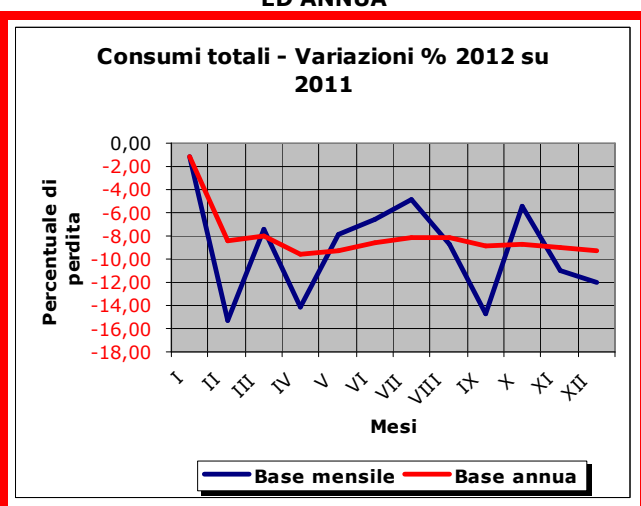
Sulla dinamica mensile complessiva, dicembre non è stato però il mese peggiore: aprile, settembre e febbraio, infatti, hanno performato decisamente peggio, con perdite tra il 14 ed il 16 %; nel dettaglio, per il segmento rete, le perdite di dicembre - pari ad un 11,22 % - sono state superate, sempre in aprile, settembre e febbraio, da flessioni tra il 14 ed il 17 %, mentre per l'extrarete dicembre è stato il mese peggiore, con una diminuzione del 14,04 %, superiore al 13 % registrato in aprile.

Su 452 milioni di litri perduti nel dicembre 2012 rispetto allo stesso mese del 2011, 298 hanno riguardato la rete e 154 l'extrarete. Relativamente ai prodotti, la benzina ha avuto una contrazione di 9,87 punti percentuali, pari a 112 milioni di litri, il gasolio è arretrato di 12,99 punti percentuali, pari a 340 milioni di litri. Su base mensile i consumi complessivi di

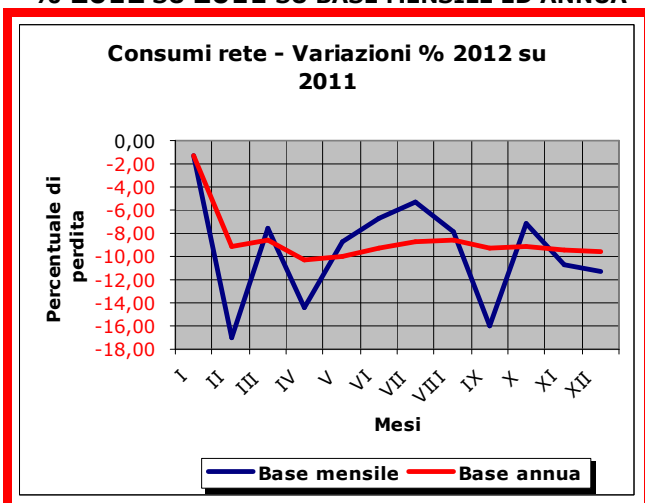
benzina rappresentano una quota del 31,09 % sul totale dei due prodotti, contro il 68,91 % del gasolio; sulla rete la benzina ha una quota più alta – il 37,99 %, contro il 62,01 % del gasolio.

Moderatissimo l'incremento dei consumi di gpl rispetto al dicembre 2011: appena un +1,75 % e 3,6 milioni di litri. Nel mese, tale prodotto ha rappresentato una quota del 6,38 % del totale dei consumi petroliferi per autotrazione, contro il 5,52 % del dicembre 2011.

CONSUMI TOTALI BENZINA E GASOLIO – VARIAZIONI % 2012 SU 2011 SU BASE MENSILE ED ANNUA



CONSUMI RETE BENZINA E GASOLIO – VARIAZIONI % 2012 SU 2011 SU BASE MENSILE ED ANNUA

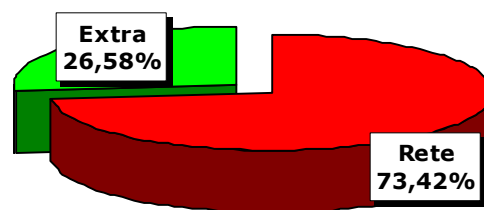


CONSUMI IN MILIARDI DI LITRI 2012-2011

Prodotti	2011	2012	Var. %
Rete	12,367	11,049	-10,66%
Extra	1,277	1,404	+9,96%
Benzina	13,644	12,453	-8,73%
Rete	19,813	18,070	-8,80%
Extra	11,553	10,317	-10,69%
Gasolio	31,366	28,387	-9,50%
Rete	32,180	29,119	-9,51%
Extra	12,829	11,721	-8,64%
Totale	45,009	40,840	-9,26%
Gpl	2,312	2,458	+6,29%

Pesantissimo è il BILANCIO DELL'INTERO ANNO 2012 rispetto al precedente: SONO ANDATI PERDUTI COMPLESSIVAMENTE 4,169 MILIARDI DI LITRI DI CONSUMI, PARI AL 9,26 %. Nel dettaglio dei segmenti, LA RETE HA PERSO IL 9,51 % E CIRCA 3,061 MILIARDI DI LITRI, CIRCA 1,108 MILIARDI DI LITRI E 8,64 PUNTI PERCENTUALI SONO ANDATI PERDUTI DALL'EXTRA-RETE: LA RETE, IN SINTESI, HA SUBITO IL 73,42 % DELLE PERDITE TOTALI.

Perdite consumi gen-dic 2012 su gen-dic 2011 - Quote dei segmenti rete ed extrarete



I consumi complessivi di benzina si sono contratti in misura pari all'8,73 % ed a 1,191 miliardi di litri, quelli di gasolio di ben 9,50 punti percentuali e 2,978 miliardi di litri. La quota dei consumi di benzina nell'anno è stata pari al 30,57 % del totale dei due prodotti, quella di gasolio al 69,43; sulla rete i consumi di benzina sono stati pari al 37,94 % contro il 62,06 % per il gasolio.

Su base annua, i consumi di gpl sono aumentati rispetto al 2011 di circa 145,5 milioni di litri [6,29 punti percentuali in più]: la loro incidenza vale nell'intero 2012 una quota del 5,68 % del totale dei consumi petroliferi per autotrazione, quota che nell'anno 2011 era pari al 4,89 %.

DAL 2007 AL 2012 i consumi di benzina sono diminuiti di 3,905 miliardi di litri [da 16,358 a 12,453] e di 23,87 punti percentuali, i consumi di gasolio si sono contratti di 3,105 miliardi di litri [da 31,492 a 28,387] e del 9,86 %, mentre quelli di gpl sono aumentati di 0,742 miliardi di litri [da 1,716 a 2,458] e di ben il 43,22 % [la quota sui consumi petroliferi per autotrazione era del 3,46 % nel 2007 ed è nel 2012 del 5,58 %], IL GAP COMPLESSIVO DEI CONSUMI, infine, vale, SUI PRODOTTI PETROLIFERI PER AUTOTRAZIONE, 6,269 MILIARDI DI LITRI [DA 49,567 A 43,298] ED UNA PERCENTUALE DEL MENO 12,65 %.

CONSUMI PETROLIFERI AUTOTRAZIONE 2007 E 2012 E VARIAZIONI – MILIARDI DI LITRI

Prodotti	2007	2012	Var.	Var. %
Benzina	16,4	12,5	-3,9	-23,9%
Gasolio	31,5	28,4	-3,1	-9,9%
Subtotale	47,9	40,8	-7,0	-14,7%
Gpl	1,7	2,5	+0,7	+43,2%
Totale	49,6	43,3	-6,3	-12,6%

CONSUMI BENZINA E GASOLIO NEI SEGMENTI RETE ED EXTRARETE 2007 E 2012 E VARIAZIONI – MILIARDI DI LITRI

Segmenti	2007	2012	Var.	Var. %
Benzina	15,6	11,1	-4,5	-28,8%
Gasolio	19,9	18,1	-1,8	-9,0%
Rete	35,5	29,2	-6,3	-17,7%
Benzina	0,8	1,4	+0,6	+75,0%
Gasolio	11,6	10,3	-1,3	-11,2%
Extrarete	12,4	11,7	-0,7	-5,6%
Benzina	16,4	12,5	-3,9	-23,8%
Gasolio	31,5	28,4	-3,1	-9,8%
Totale	47,9	40,8	-7,1	-14,8%

DAL 2007 AL 2012, IN RETE I CONSUMI DI BENZINA E GASOLIO SONO CALATI DI 6,349 MILIARDI DI LITRI [DA 35,468 A 29,119], CON UNA FLESSIONE DEL 17,90 %: IL SOLO 2012 HA CONTRIBUITO PER IL 48,21 % DI QUESTA PERDITA,

CIOÈ CIRCA PER LA METÀ SU CINQUE ANNI; in extrarete i consumi dei due prodotti sono calati di 0,662 miliardi di litri [12,383 a 11,721] e di 5,34 punti percentuali: la perdita del 2012 – pari a ben 1,108 miliardi, ha letteralmente «bruciato» di due volte e mezza gli incrementi, pari a 0,447 miliardi di litri, accumulati nei quattro anni precedenti in questo segmento.



TRA QUESTIONI MAI RISOLTE E «NUOVO» IPERSELF ENI H24.

ENI, dopo averlo deciso autonomamente e «comunicato» alle Organizzazioni di categoria, lancia il «nuovo iperself h24» con un avviso sul portale aziendale riservato ai gestori, che di seguito riproduciamo, previa omissione delle parti più sensibili ai fini della riservatezza commerciale e che sono note ai Gestori ENI:

«In vista della scadenza dell'accordo *Iperself h24* al [omissis], Eni intende dare continuità a questa modalità di vendita introducendo ulteriori flessibilità commerciali.

Le caratteristiche essenziali dell'*Iperself h24* non cambieranno:

✓ gli erogatori adibiti ad *Iperself h24*, nell'allestimento corrente, funzioneranno in tale modalità continuativamente,

- ✓ sia in orario di apertura che di chiusura;
- ✓ il prezzo praticato in *Iperself h24* sarà sempre inferiore al prezzo praticato in «Fai da Te» di almeno [omissis] centesimi al litro e di almeno [omissis] centesimi al litro rispetto al prezzo praticato in «Servito»;
- ✓ eventuali sconti aggiuntivi in *Iperself h24* saranno per il 50% a carico del gestore richiedente.

La principale novità, riservata ai gestori dotati di sistema [POS] gestionale collegato via ADSL al concentratore dati di ENI, consisterà nella possibilità di praticare l'eventuale sconto aggiuntivo *Iperself h24*, fino a [omissis] cent/litro rispetto al corrispondente prezzo servito, solo in alcuni giorni della settimana e/o in alcune fasce orarie [omissis]. Nei restanti giorni e fasce orarie il gestore praticherà il prezzo *Iperself «base»*, ovvero uno sconto di [omissis] centesimi al litro rispetto al prezzo praticato in «Fai da Te» e di [omissis] centesimi al litro rispetto al prezzo praticato in «Servito».

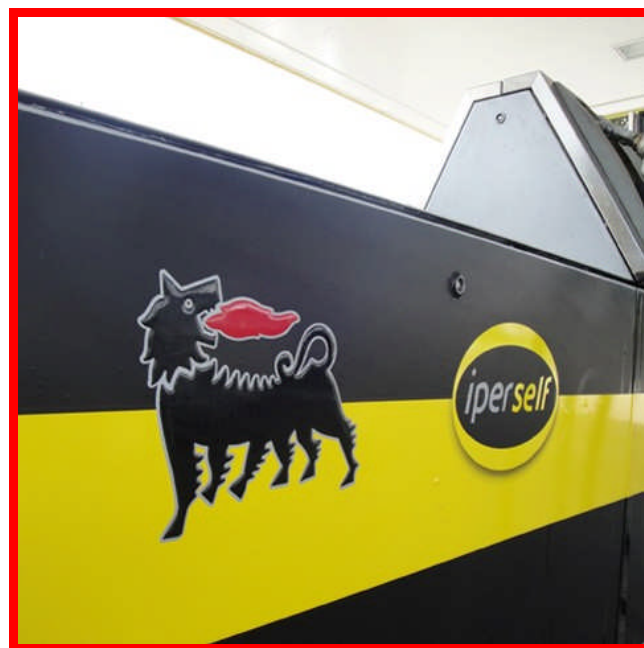
Nei prossimi giorni e comunque entro [omissis], i responsabili dei punti vendita e gli assistenti rete delle competenti aree commerciali contatteranno i rispettivi gestori per raccogliere le adesioni al nuovo «*Iperself h24 2013*» e, a richiesta del gestore, l'eventuale sconto aggiuntivo da praticare nei giorni e nelle fasce orarie che saranno condivisi e riportati nella lettera di adesione.

L'adesione al nuovo «*Iperself h24 2013*» avrà scadenza il [omissis], fatta salva [analogamente al corrente accordo *Iperself h24*] la facoltà sia di ENI che del gestore di recedere con un preavviso rispettivamente di 15 e 30 giorni.

Successivamente alla scadenza dell'accordo *Iperself h24* in essere, ovvero al [omissis], i gestori potranno continuare a praticare lo sconto *Iperself* a cui hanno aderito nel 2012, fino alla decorrenza del nuovo «*Iperself h24 2013*». Qualora i gestori vogliano variare lo sconto aggiuntivo o azzerarlo a partire dal [omissis], dovranno comunicarlo

ad ENI entro il [omissis], in modo da consentire a ENI di adeguare l'anticipo riconosciuto in fattura.

Nel caso, infine, in cui i gestori intendano interrompere anche l'offerta «base» *Iperself* [(omissis) cent/litro rispetto al corrispondente prezzo «Servito»] presso il proprio impianto, dovranno darne comunicazione a ENI entro il [omissis], in modo da consentire a ENI il disallestimento degli erogatori in *Iperself* dell'impianto, il ritiro di tutto il materiale di comunicazione e la riduzione dello sconto unico in fattura in ragione di [omissis] cent/litro sui volumi venduti in modalità servito, come previsto dal Verbale di Intesa del 25.11.2010.»



Sul merito specifico di questa «nuova» iniziativa del Cane a sei zampe – a parte richiamare il consueto metodo di presentare le cose a decisioni già assunte, il solito atteggiamento di mettere sotto pressione il Gestore per costringerlo a scegliere «subito», le evidenti disparità, ad esempio, dei tempi di preavviso delle disdette di adesione tra le due parti – c'è da sottolineare almeno che:

- ✓ non v'è più traccia del contributo per la parziale reintegrazione del margine for-

fettariamente determinato in relazione all'entità dello sconto praticato per *Iperself* a partire da 8 cent/litro ed agli scaglioni di erogato, già previsto al punto g) del Verbale di incontro sottoscritto tra FIGISC e l'azienda il 16 marzo 2012;

- ✓ non viene ripreso neppure quanto previsto dal punto d) del medesimo Verbale di incontro del 16 marzo 2012, che stabiliva che, per gli impianti del segmento «*Fai da Te*» dotati sia di tale modalità di vendita che del «*Servito*», il costo di adesione ad *Iperself h24* sarebbe stato ritorsorato al Gestore in base alla differenza tra il valore dell'extra margine sul servito e quello del contributo a suo carico qualora a consuntivo tale costo fosse stato superiore all'extra margine sulle vendite in servito,

aspetti rilevanti sui quali in questi giorni verranno inoltrate le opportune segnalazioni all'Azienda, mentre

- ✓ ciò premesso, la «flessibilità» di poter effettuare sconti in *Iperself* più elevati in giornate o fasce orarie a scelta del Gestore era già prevista al punto i) del medesimo Verbale di incontro, e doveva essere praticabile sin dal luglio dello scorso anno.

Sul piano generale, invece, non vengono meno tutte le considerazioni che già erano state esposte al momento dello scoppio della grana di *Iperself H24* nel marzo 2012 [si rivedano FIGISC ANISA NEWS N. 12 del 08.03.2012, N. 13 del 12.03.2012, N. 14 del 17.03.2012, N. 15 del 26.03.2012, N. 17 del 29.03.2012]: un giudizio di complessiva negatività, per le ragioni che sono state allora espresse e sempre reiterate: ragioni che sono di principio [contrarietà ad una selfizzazione che peggiora la qualità del sistema distributivo e marginalizza le gestioni] e di concreta sostanza [la riduzione del margine unitario del Gestore per effetto dello spostamento delle quantità di erogato tra le diverse modalità di vendita in una fase caratterizzata da prezzi ancora elevati, insostenibile pressione fiscale sui carburanti, caduta verticale dei consumi, nel con-

testo di una lunga e pesantissima recessione economica].

Ma ci sono anche altre considerazioni in margine da aggiungere: da quando ENI lanciò *Iperself H24*, l'Azienda ha anche dichiarato la guerra degli sconti dei week end estivi, che hanno bensì modificato gli assetti dei competitori del mercato, ma anche compromesso non poco i bilanci del retail del Cane a sei zampe, nonostante le ingenti quote di maggiori vendite intercettate.



Sarà che un *iperself h24* più «morbido» o meno aggressivo sul piano degli sconti sia ritenuto oggi funzionale per l'Azienda per mettere al riparo marginalità e dare una tregua al mercato [almeno fino a quando non si inventeranno altre strategie più o meno estemporanee per stressarlo]. Sta di fatto che non cambia la realtà di base, ossia almeno che: 1) questa selfizzazione di fatto emargina progressivamente il Gestore e neutralizza - proprio per la riduzione di tutto l'impianto al core business del prezzo in *iperself* - via via tutte le attività collaterali eventualmente presenti sull'impianto, 2) questa selfizzazione è una versione meramente mistificatoria della ristrutturazione della rete, 3) gli sconti li pagano i Gestori con una parte del proprio margine. Altro che «nuovo» !

FAIB, FEGICA E FIGISC DENUNCIANO AL MINISTERO I «CONTRATTI» ANOMALI ENI

Roma 15 gennaio 2013

Egr. Prof. **Claudio DE VINCENTI**
Sottosegretario Ministero Sviluppo
Economico
Via Molise, 2
ROMA

Egr. Ing. **Gilberto DIALUCE**
Direttore Generale Energia
Ministero Sviluppo Economico
Via Molise, 2
ROMA

Oggetto: **RICHIEDA ATTIVAZIONE TAVOLO
COMPOSIZIONE VERTENZE COLLETTIVE VS/
ENI. INTRODUZIONE CONTRATTO DI «PRE-
STATORE D'OPERA».**

Egregio Professore,
egregio Ingegnere,

le scriventi Federazioni intendono dar seguito agli incontri avuti in sede ministeriale con all'oggetto le modalità di applicazione delle norme contenute nella L. 27/ 2012 nel corso dei quali è emerso con chiarezza come le compagnie petrolifere non intendano, in alcun modo, dare esecuzione a quanto Parlamento e Governo hanno sancito.

Proprio sulla scorta di questo convincimento - suffragato da fatti e comportamenti inequivocabili - e nella manifesta evidenza che la Categoria si trova nella condizione e necessità di avanzare tale richiesta, le scriventi Federazioni Le hanno chiesto l'apertura di un tavolo specifico per esperire quel tentativo di conciliazione delle vertenze collettive disposto dal D. Lgs. 32/98.

L'obiettivo perseguito è non solo di confermare, sul piano del diritto i contenuti delle norme approvate dal Parlamento, ma anche di riportare un minimo di «giustizia»

ed un minimale quadro di relazioni sostenibili tra le Parti in un settore nel quale i comportamenti dell'industria petrolifera sono improntati ad un'assoluta arbitrarietà.

Partendo da questo presupposto di carattere generale, le scriventi Federazioni ritengono indispensabile che sia di diretta conoscenza dell'Amministrazione una ulteriore iniziativa assunta da ENI, che sta adottando - intanto per alcuni gestori, probabilmente in attesa di generalizzare tale pratica -, in sostituzione dei normali contratti vigenti e definiti per legge, un contratto d'opera ex art. 2222 c.c. (cfr. allegato), attraverso la società ENI RETE OIL&NONOIL S.P.A., interamente controllata dalla medesima ENI.



Si tratta dell'ennesimo atto grave che tale azienda ha deciso di attuare, pure in spregio delle previsioni contenute da ultimo nella L. 27/2012, nonché del ruolo dalla medesima norma attribuito al Ministero dello sviluppo economico relativamente alla introduzione di nuove tipologie contrattuali.

Nel merito, poi, non sfuggirà come il modello contrattuale adottato vada nella direzione diametralmente opposta a quella che, spirito e lettera della legge richiamata, intendevano perseguire: non solo infatti vi è impossibile rintracciare elementi che favoriscano una maggiore auto-

nomia contrattuale e commerciale del gestore nel rispetto di una apertura al mercato ed alla concorrenza del settore, ma si può ben dire che in tale «strumento» contrattuale il gestore viene degradato a semplice «guardiano» del punto vendita, pur lasciando gravare sullo stesso ogni responsabilità rispetto all'Amministrazione ed al terzo.



Oltre tutto, il contratto adottato da ENI viola manifestamente le leggi speciali che regolano il settore per ciò che riguarda gli elementi economici che dovrebbero essere regolati attraverso specifici accordi interprofessionali aziendali stipulati con le organizzazioni di categoria, ai sensi della L. 57/01 espressamente richiamata nella normativa approvata nel 2012.

Con ciò senza sottacere che tale contratto appare finanche in netto contrasto con la normativa che regola i rapporti di lavoro dipendente che, in modo surrettizio, viene aggirata nell'interesse della compagnia petrolifera.

Anche alla luce di questi nuovi elementi, quindi, le scriventi rinnovano la richiesta, con carattere di assoluta urgenza, che il Ministero dello sviluppo economico avvii immediatamente la procedura per il tentativo di mediazione delle vertenze collettive ai sensi del quadro normativo di riferimento vigente, già avanzata con la comunicazione del 20 dicembre scorso [si veda FIGISC ANISA NEWS numero 55 del 21 dicembre 2012].

Si rimane in attesa di un cortese riscontro.

Vivissime cordialità.

FAIB CONFESERCENTI
Martino LANDI

FEGICA CISL
Roberto DI VINCENZO

FIGISC CONCOMMERCIO
Luca SQUERI

FAIB, FEGICA ED ANISA CONTESTANO AD ANAS IL NON OIL SULLA A3

Roma, 16 gennaio 2013

Spett.le
ANAS SpA
Presidente Dott. Pietro CIUCCI
Dott. Settimio NUCCI
Arch. Mauro COLETTA

Spett.le
REGIONE CALABRIA
On.le Presidente Giuseppe SCOPELLITI
Assessore Antonio Stefano CARIDI

Spett.le
REGIONE CAMPANIA
On.le Presidente Stefano CALDORO
Assessore Sergio VETRELLA

Spett.le

MINISTERO SVILUPPO ECONOMICO

Ing. Gilberto DIALUCE

Direttore Generale

Oggetto: AFFIDAMENTO ATTIVITÀ RISTORAZIONE SU ADS AUTOSTRADA A3, SALERNO-REGGIO CALABRIA.

Le scriventi Federazioni sono venute a conoscenza dell'iniziativa assunta da codesta Società di procedere all'affidamento diretto e in assenza di qualunque meccanismo di gara alla società AUTOGRILL SPA, delle attività di somministrazione insistenti sulle aree di servizio della tratta in oggetto, denominate come di seguito: FRASCINETO OVEST; ROGLIANO EST; ROGLIANO OVEST; REN-DE OVEST.

Va detto che ciò accade mentre, contestualmente, sulle medesime AdS l'attività di vendita dei prodotti carbolubrificanti è stata trasferita al gruppo IP da che TAMOIL ha assunto la decisione di abbandonare tali attività a cui erano funzionalmente collegate anche tutte le attività accessorie *non oil*, ivi compresa proprio quella di somministrazione.

A tale riguardo è bene ricordare che i Gestori delle Aree di servizio interessate - come, più in generale, quelli di tutta la tratta - sono i legittimi titolari delle autorizzazioni commerciali [ed UTF] sia della parte relativa alla distribuzione carburanti che di quella parte di attività *non oil* discendente dall'affidamento originario.

Appare così evidente che la scelta di ANAS, oltre che venir meno alla necessità di assegnare nuovi affidamenti attraverso meccanismi di gara, arreca un considerevole danno alle imprese di gestione, violando per di più - nella sostanza - la Legge delle Regioni Calabria e Campania che, espressamente, per l'esercizio delle suddette attività *non oil*, hanno previsto una riserva a favore dei Gestori, in un quadro di valorizzazione dei prodotti tipici locali, di promozione del turismo regionale e di mantenimento dei livelli occupazionali.

Si tratta di una decisione grave che si somma al rifiuto immotivato opposto alle formali richieste avanzate dalle singole gestioni interessate di subentrare all'affidatario uscente allo scopo di proseguire nell'esercizio della distribuzione carburanti e delle connesse attività *non-oil*, fino all'espletamento delle nuove procedure di gara e al nuovo regolare affidamento.



Sulla scorta di queste considerazioni, le scriventi, anche in nome e per conto delle imprese di gestione interessate, chiedono che sia immediatamente riformata la decisione assunta e di procedere all'affidamento delle suddette attività ai Gestori che, a questo punto della vicenda, sono i soli ad avere titolo per proseguire un'attività che era parte integrante del rapporto con la compagnia petrolifera loro dante causa, con evidente danno economico e perdita di *chance* commerciali.

Da ultimo le scriventi Federazioni tornano a segnalare a codesta Società che è di tutta evidenza come le condizioni di estremo e continuo disagio dovuto al lunghissimo e non ancora concluso periodo di ristrutturazione ed ammodernamento della tratta autostradale A3, oltreché alle ripetute interruzioni del traffico causate da dissesti idrogeologici, hanno finora impedito alle imprese di gestione delle AdS della tratta di trarre il «pieno godimento» del bene loro contrattualmente concesso ai sensi della normativa contenuta nella

Legge 1034/70, del D.Lgs. 112/98 e nelle Leggi regionali vigenti, così da determinarne la conseguente «sospensione» nel periodo di godimento del bene medesimo. Come ripetutamente segnalato in innumerevoli comunicazioni sulla materia.

In attesa di conoscere le determinazioni di codesta Azienda le scriventi Federazioni chiedono, comunque, di aprire un immediato tavolo di confronto con all'oggetto temi e problematiche sollevate con la presente comunicazione.

Vivissime cordialità.

ANISA CONFCOMMERCIO
Stefano CANTARELLI

FAIB CONFESERCENTI
Martino LANDI

FEGICA CISL
Roberto DI VINCENZO

poste regionali vigenti su tale prodotto è così strutturato:

ACCISE BENZINA E ADDIZIONALI – EURO/LITRO

Regione	Base	Addizionale	Totale
Abruzzo	0,7284	0,0000	0,7284
Basilicata	0,7284	0,0000	0,7284
Calabria	0,7284	0,0258	0,7542
Campania	0,7284	0,0258	0,7542
Emilia R.	0,7284	0,0000	0,7284
Friuli V. G.	0,7284	0,0000	0,7284
Lazio	0,7284	0,0258	0,7542
Liguria	0,7284	0,0500	0,7784
Lombardia	0,7284	0,0000	0,7284
Marche	0,7284	0,0200	0,7484
Molise	0,7284	0,0258	0,7542
Piemonte	0,7284	0,0260	0,7544
Puglia	0,7284	0,0000	0,7284
Sardegna	0,7284	0,0000	0,7284
Sicilia	0,7284	0,0000	0,7284
Toscana	0,7284	0,0000	0,7284
Trentino A. A.	0,7284	0,0000	0,7284
Umbria	0,7284	0,0250	0,7534
Val d'Aosta	0,7284	0,0000	0,7284
Veneto	0,7284	0,0000	0,7284
ITALIA	0,7284	0,0100	0,7379

LE ACCISE ATTUALMENTE IN VIGORE IN ITALIA, NELLE REGIONI ED IN EUROPA

Gli importi vigenti dal 1° gennaio 2013 per le accise gravanti sui prodotti di attinenza della rete distributiva dei carburanti sono i seguenti:

ALIQUOTE DI IMPOSTA VIGENTI

Prodotto	Unità	Importo
Benzina	euro/1.000 litri	728,40
Gasolio	euro/1.000 litri	617,40
Gpl	euro/1.000 kg	267,77
	euro/1.000 litri	147,27
Metano	euro/metro cubo	0,00331
Lubrificanti	euro/1.000 kg.	750,00

Dopo la revisione o l'abolizione da parte di alcune Regioni, di parte o delle intere addizionali di accisa gravanti sul prodotto benzina, dall'inizio dell'anno il quadro delle im-

Calcolando il valore delle addizionali sulla benzina in base alle quote di consumi di benzina delle diverse Regioni [sulla base dei dati 2011, dal momento che non sono ancora disponibili dati disaggregati territorialmente per il 2012], il peso medio nazionale dell'accisa effettivamente gravante sul prodotto vale circa 0,738 euro/litro, ossia circa 0,95-1,00 centesimi/litro in più dell'aliquota base di 0,728 euro/litro [ragione per cui, ad esempio, lo «stacco Italia» del prezzo industriale è sopravvalutato, nelle rilevazioni ufficiali, del medesimo importo rispetto alla sua reale consistenza], in quanto circa il 35 % dei consumi nazionali di benzina è gravato da addizionali di maggiore o minore entità.

Nel contesto dell'Europa Comunitaria, le disposizioni dell'Unione sulla «armonizzazione» delle accise sugli oli minerali fissano esclusivamente [ben lungi dall'armonizzare] delle aliquote minime, determinate in 359 euro per 1.000 litri per la

benzina, in 330 euro per 1.000 litri per il gasolio ed in 125 euro per 1.000 chilogrammi per il gpl [pari a 68,85 euro per 1.000 litri].

In realtà, il panorama delle accise è assai diversificato tra i Paesi membri: per la benzina si va da un minimo di 0,363 euro/litro per la Bulgaria ad un massimo di 0,752 euro/litro per l'Olanda, mentre per il gasolio si spazia dal minimo comunitario di 0,330 euro/litro di Bulgaria e Lituania al massimo di 0,697 dell'Inghilterra [in entrambi i casi il valore massimo è pari a più del doppio del valore minimo]. La media aritmetica comunitaria è di 0,544 euro/litro per la benzina e di 0,424 per il gasolio. L'Italia si piazza al secondo posto, in un ordine decrescente, per entrambi i prodotti, preceduta solo dall'Olanda per la benzina e dall'Inghilterra per il gasolio.

La così detta «armonizzazione comunitaria» è, dunque, una autentica favola. Una conclusione che vale per le accise - come si può vedere con chiarezza dalla tabella a lato -, ma altresì per l'imposta sul valore aggiunto.

E infatti, su una media aritmetica comunitaria del 21 % [aliquota attualmente vigente per l'Italia, almeno fino a metà anno], l'Iva sui carburanti spazia, infatti, dal 15 %, ad esempio, per il Lussemburgo, fino al 27 % dell'Ungheria: ossia dodici punti di differenza addirittura [si veda la tabella a lato].



ALIQUOTE DI ACCISA VIGENTI AL 14.01.2013 – EURO/LITRO

Paese	Benzina	Paese	Gasolio
Olanda	0,752	Inghilterra	0,697
Italia (*)	0,738	Italia	0,617
Inghilterra	0,697	Svezia	0,563
Grecia	0,684	Irlanda	0,499
Germania	0,655	Germania	0,470
Svezia	0,653	Finlandia	0,463
Finlandia	0,624	Slovenia	0,456
Belgio	0,614	Olanda	0,446
Francia	0,613	Francia	0,440
Irlanda	0,608	Austria	0,437
Danimarca	0,591	Belgio	0,428
Slovenia	0,585	Cechia	0,428
Portogallo	0,584	Cipro	0,411
Slovacchia	0,570	Slovacchia	0,406
Austria	0,526	Danimarca	0,404
Cechia	0,501	Estonia	0,393
Malta	0,469	Malta	0,382
Spagna	0,464	Ungheria	0,382
Lussemburgo	0,462	Spagna	0,369
Cipro	0,440	Portogallo	0,366
Lettonia	0,435	Lettonia	0,355
Lituania	0,434	Polonia	0,353
Estonia	0,423	Grecia	0,344
Ungheria	0,415	Romania	0,341
Polonia	0,405	Lussemburgo	0,336
Romania	0,371	Bulgaria	0,330
Bulgaria	0,363	Lituania	0,330

(*) comprese le addizionali regionali

ALIQUOTE IVA COMUNITARIE AL 14.01.2013

Paesi	Aliquota % Iva
Ungheria	27,0%
Danimarca, Svezia	25,0%
Romania	24,0%
Finlandia, Grecia, Irlanda, Polonia, Portogallo	23,0%
Belgio, Cechia, ITALIA , Lettonia, Lituania, Olanda, Spagna	21,0%
Austria, Bulgaria, Estonia, Inghilterra, Slovacchia, Slovenia	20,0%
Francia	19,6%
Germania	19,0%
Cipro, Malta	18,0%
Lussemburgo	15,0%