

N. 37/2013 - 30.09.2013

Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma

Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - 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 NUMERO 37

**CRISI: AUTOLESIONISTICO
GIOCO AL MASSACRO.
E INTANTO MARCISCONO
I PROBLEMI DEL SETTORE**
[pagina 1]

**BASTA BOIATE SUI PREZZI:
LO «STACCO» CON L'EUROPA
È 24 CENT DI IMPOSTE IN PIÙ**
[pagina 4]

**RILEVAZIONE 23/09/2013:
PREZZI, IVA ED ACCISE NEI
28 PAESI MEMBRI U.E.**
[pagina 6]

**«BANCOMAT» DELLA BENZINA:
LA LUNGA STORIA DELLE
ACCISE**
[pagina 7]

CRISI: AUTOLESIONISTICO GIOCO AL MASSACRO. E INTANTO MARCISCONO I PROBLEMI DEL SETTORE

Pessima situazione quella cui siamo costretti ad assistere in queste ore, che testimoniano purtroppo di tutte le difficoltà di un Paese che è sempre più in balia – indipendentemente dagli sforzi che gli italiani comuni fanno ogni giorno per sopravvivere – sia delle sue interne contrapposizioni, sia del giudizio dei mercati internazionali e delle prescrizioni di una Unione Europea, in cui sono gli altri ad avere peso e virtuosità mentre l'Italia è, purtroppo, vista come rischio e non opportunità.



A ciò si aggiunga che, di fronte alle ripetute emergenze contabili della finanza pubblica, i governi sono solo in grado di riprodurre il consueto meccanismo dell'immediato inasprimento delle imposte – con

tutto il corollario di conseguenze che ciò comporta in piena fase recessiva -, senza che mai si metta seriamente mano alla revisione di una spesa pubblica che ha pesantissime nicchie di totale inutilità ai fini collettivi, palese sperequazione tra garantiti e non, totale dispersione e sfacciata auto-referenzialità decisionale ai più minimi livelli, elementi tutti che uno Stato, che affermi di rappresentare almeno teoricamente i suoi cittadini e non già solo se stesso o peggio solo la sua classe politica, non potrebbe tollerare mai, e non solo in periodi di perduranti crisi economiche od elevati debiti sovrani.

E una crisi politica - su cui i mercati finanziari più spregiudicati hanno certo scommesso per logiche che poco o nulla hanno a che vedere con l'economia reale, una crisi che per molti versi poteva essere prevenuta od evitata nell'interesse primario del Paese se solo i diversi poteri dello Stato democratico avessero avuto un minimo senso di responsabilità - è oggi un ulteriore costo insopportabile per i cittadini, un vero e proprio gioco al massacro che congela qualunque progettualità autonoma di un governo nazionale integrato e non succube nel contesto dell'Europa Comunitaria, qualsivoglia misura per lo sviluppo, e che condanna gli italiani, già stremati da cinque anni di crisi, le famiglie e le imprese di questo Paese ad ulteriori *escalation* recessive, cortocircuitando produzione e consumi.

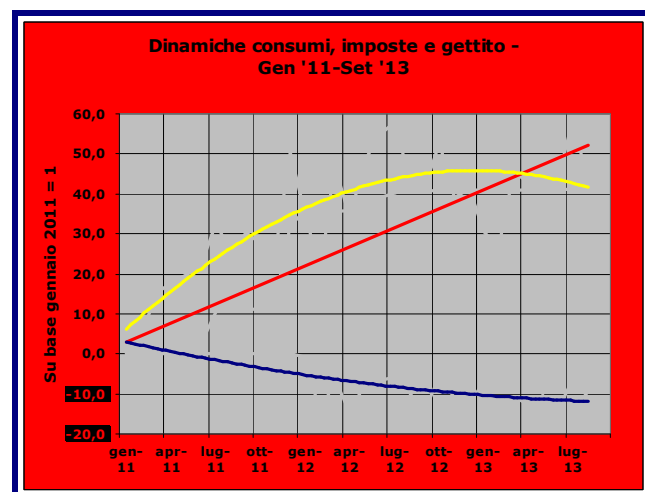
Ha tenuto banco in questi giorni la vicenda sulle possibili misure per evitare l'aumento immediato dell'Iva dal 21 al 22 %, previsto dalla legge di stabilità di due anni fa [legge 111/2011], una eventualità che molte parti sociali han chiesto di scongiurare per non imprimere un'ulteriore spinta al ribasso del livello dei consumi. Giovedì sembrava che si dovesse in parte dare copertura alle misure alternative con un aumento ulteriore delle accise sui carburanti [un aumento di 2,0 cent/litro fino al 31.12 e poi dal 1° gennaio 2014 e fino al 15.02.2015 un ulteriore incremento di 0,5 cent/ litro, con un gettito erariale aggiuntivo previsto in 1,470 miliardi di euro]. Poche ore dopo il decreto «*blo-*

caIva» è saltato per la crisi di governo: da martedì, quindi, benzina e gasolio costeranno comunque 1,5/2,0 cent in più, rispetto ai 2,5 cent che avrebbe comportato l'aumento dell'accisa.

O con un metodo o con altro, in ogni caso si continua a far cassa con i conti economici e con i consumi che hanno a che fare il nostro settore, che si tratti di Robin Tax, accise od imposta sul valore aggiunto, con ciò contribuendo, scientemente o meno, ad affossarlo, che si tratti dei suoi assetti industriali o di quelli commerciali e distributivi, con la logica di mettervi mano come ad un «*bancomat*» inesauribile e sempre pronto.

Le conseguenze sono - come ampiamente trattato nel presente numero di FIGISC ANISA NEWS - almeno tre:

- 1) che abbiamo i prezzi più alti d'Europa e che ciò dipende dal carico fiscale;
- 2) che i consumi sono caduti di oltre l'11 per cento in appena ventuno mesi [ossia dalla «cura» del decreto «*salva Italia*»] e che un tanto ha un immediato riflesso, ad esempio, su apparati industriali da svendere o dismettere [raffinazione] con conseguenze ulteriori sull'occupazione;
- 3) che il calo dei consumi finisce anche per far diminuire il gettito fiscale oltre una certa soglia di sostenibilità.



- ◆ linea gialla = gettito erariale
- ◆ linea rossa = imposta media pro-litro
- ◆ linea blu = consumi carburanti

Vi è chi sostiene – ad esempio, anche il Governo appena entrato in crisi – che sia strategico spostare il prelievo fiscale dai redditi ai consumi; può essere che ciò vada bene e sia equo e produttivo in periodi di crescita economica, ma in fase recessiva ciò significa penalizzare i consumi con ciò penalizzando altresì la produzione e l'occupazione e, infine, per chiudere il cerchio, facendo in parte sparire quegli stessi redditi che si intendeva alleggerire di parte del peso fiscale.

E, sempre per tornare a noi, la crisi altro non comporterà che rimandare ogni chiarimento od intervento sul settore [eccezion fatta per beninteso ulteriori inasprimenti fiscali di questo o quel governo «tecnico» secondo la logica del «bancomat»], lasciandone marcire i problemi e degradare fino in fondo tutte le derive economiche e sociali che già ampiamente lo contraddistinguono.

Spiacevole verità è che questo settore è sempre stato assunto come pretesto: per spillarne imposte, per addebitargli – in alto od in basso della piramide sociale che lo compone, non importa – il ruolo di contenere i prezzi mentre si alzava progressivamente il livello di imposte che sono svariate volte più elevate del conto economico del sistema, per sperimentare liberalizzazioni non essenziali e puramente finte, per intrallazzare nuovi equilibri tra vecchi e nuovi potentati, infine, per scaricare sull'anello più debole tutte le tensioni di un sistema sempre più incartato tra Stato [si può negare che un bene di cui l'erario si porta via il 60 % del prezzo non sia condizionato dallo Stato?] e mercato [ivi incluso, e non poco, quello di «carta» dei circuiti finanziari speculativi]. Nient'altro da molti anni in qua.

I carburanti in Italia costano 25 centesimi al litro in più rispetto alla media aritmetica dei 28 Paesi dell'Unione Europea; a fare la differenza ci sono due cose: le imposte italiane sono più alte rispetto alla media comunitaria di 24 centesimi, il prezzo industriale è più alto di 1 (un) centesimo. Questa è una ulteriore spiacevole verità.

Sulla quale ci sono poche cose, ma centrali, da dire:

- ✓ per quanto dobbiamo ancora continuare a prenderci in giro rispetto alle vere responsabilità e cause della diversità del prezzo italiano dall'Europa, che risiedono per il 96 % nella fiscalità e, nel contempo, a sperimentare vari ed ulteriori meccanismi di macelleria sociale, che espellono occupati ed imprese – correnti sotto i nomi altisonanti di liberalizzazioni o mercato o *ghost* o che altra baggianata si voglia somministrare – per svendere la vecchia favola fasulla che 1 (un) centesimo sia la chiave fondamentale per contenere il livello dei prezzi?
- ✓ le cause della differenza tra il prezzo italiano e la media europea, per la verità, non sono sempre state precisamente come sono ora: due anni fa, ad esempio, quando essa non superava gli 11 o 12 cent/litro [meno della metà di ora], due terzi di tale differenza erano dovuti alle imposte più alte ed un terzo ad un prezzo industriale più elevato di 3 o 4 cent, dovuti ai costi di una rete molto più capillare del resto d'Europa, ma anche inefficiente [con bassi erogati, cioè];



- ✓ le imposte sono aumentate di molto e già erano alte, il prezzo industriale è calato ed è sempre stato la parte minoritaria del prezzo, ma il prezzo finale

per il consumatore è, ovviamente, cresciuto;

- ✓ qualcuno potrà anche pensare che il fatto che si sia molto ristretta la differenza tra il prezzo industriale italiano e quello medio europeo sia da attribuirsi a merito degli operatori indipendenti o della GDO; in realtà il consumatore paga di più comunque, e quel che paga di più sono imposte e non benzina, ed è mistificatorio prendersi meriti di cose non vere; sempre in realtà, quegli operatori hanno un vantaggio competitivo a monte perché comprano prodotto a 18-20 centesimi in meno di quanto deve pagare il gestore della rete tradizionale, che tutto è fuorché operatore indipendente; infine quella diminuzione del delta tra il prezzo industriale italiano e la sua media comunitaria europea, l'ha finanziata e pagata due volte il gestore:
- a) sacrificando gran parte del suo margine per applicare sconti e/o selfizzazioni imposte dalle compagnie per far fronte alla concorrenza degli operatori indipendenti, cui le stesse compagnie vendono normalmente a prezzi su cui per il gestore c'è competizione zero;
- b) vedendo comunque cadere, e per le medesime ragioni di cui al precedente punto a), i propri erogati e, quindi, i propri margini, interi o dimezzati.

Mentre queste sono le falsità e le verità su questo settore, sul duro scontro sociale che vi sta dentro, sul prezzo della benzina, sulle tasse e sui consumi, ecc. ecc., su cui – in particolare sulle false verità – già si sono persi fin troppo tempo ed energia [e talvolta si sono inquisite farfalle per tentare la quadratura del cerchio], ci mancava solo una crisi di governo che sarà solo un'ulteriore dissipazione del tempo necessario a chiarire qualcosa in questo comparto, che ci riguarda in prima persona, ed a tentare di fare respirare questo stanco Paese. Ed anche questo ci riguarda comunque in prima persona.

Maurizio MICELI

Presidente Nazionale FIGISC

BASTA BOIATE SUI PREZZI: LO «STACCO» CON L'EUROPA È 24 CENT DI IMPOSTE IN PIÙ

È ora di finirla di con le boiate sui prezzi dei carburanti in Italia: se ne sono sentite troppe per anni ed ancora se ne continuano a sentire, nonostante non solo alcuni elementi siano stati modificati significativamente nel tempo, ma altresì alcuni altri elementi siano talmente determinanti ed evidenti che una loro sottovalutazione costituirebbe una offesa all'intelligenza od un modo subdolo per dirottare fraudolentemente l'attenzione e tentare di nascondere gli elefanti con il gioco dell'ombra di un topo.

Esaminando i prezzi dell'intera Comunità Europea, secondo le rilevazioni effettuate dalla Commissione, settimana dopo settimana e mese per mese dal gennaio 2011 al settembre 2013 [mancano i dati del 30/09/2013 che saranno pubblicati solo mercoledì o giovedì], emergono i dati riassunti nelle due tabelle che seguono:

**DELTA PREZZI FINALI, IMPOSTE E PREZZO INDUSTRIALE TRA ITALIA E MEDIA U.E.
EURO/LITRO - BENZINA**

Anno	Prezzo finale	Imposte	Prezzo ind.le
2011	0,135	0,092	0,045
2013	0,259	0,241	0,019
2013	0,252	0,236	0,010

**DELTA PREZZI FINALI, IMPOSTE E PREZZO INDUSTRIALE TRA ITALIA E MEDIA U.E.
EURO/LITRO - GASOLIO**

Anno	Prezzo finale	Imposte	Prezzo ind.le
2011	0,110	0,073	0,034
2013	0,261	0,234	0,026
2013	0,247	0,235	0,011

Questi dati sono calcolati in base ad una media aritmetica [lasciamo stare le medie «ponderate» con cui a Bruxelles viene calcolato lo «stacco Italia», un litro di benzina è tale sia a Roma che a Helsinki e

non in relazione ai consumi che se ne fanno in Lussemburgo o in Germania, per fare l'esempio di un territorio piccolo o di uno grande] tra tutti gli elementi dell'analisi; il dato fiscale, inoltre, è correttamente calcolato anche in relazione alle addizionali regionali sulla benzina, che in Italia hanno un loro peso medio sull'erogato totale nazionale non certo irrisorio, e in misura tale da far «barare» il Ministero sul vero dato del prezzo industriale: 0,8 cent/ litro nel 2011, quasi 1,4 nel 2012, 1,0 nel 2013, tali sono le differenze rispetto al dato dell'accisa nazionale ufficiale che compare nelle rilevazioni comunitarie.

Dunque, i dati, tanto banali quanto oggettivi, sono che:

1. IN ITALIA, DA ALMENO DUE ANNI, SI PAGANO BENZINA E GASOLIO CON UNA DIFFERENZA IN PIÙ DI 25 CENTESIMI/LITRO RISPETTO ALLA MEDIA DELL'INTERA UNIONE EUROPEA;
2. LA RAGIONE DI TALE DIFFERENZA È CHE IN ITALIA GRAVANO SUI CARBURANTI 24 CENTESIMI/LITRO DI IMPOSTE IN PIÙ RISPETTO ALLA MEDIA DELL'INTERA UNIONE EUROPEA E CIÒ VALE IL 96 % DELLA DIFFERENZA DI PREZZO;
3. LA RESTANTE DIFFERENZA, CHE NEL 2013 È PARI A 1 CENT/ LITRO, È ATTRIBUIBILE AD UN PREZZO INDUSTRIALE CHE È SUPERIORE DI TALE IMPORTO RISPETTO ALLA MEDIA DELL'UNIONE EUROPEA E CIÒ VALE IL 4 % DELLA DIFFERENZA DI PREZZO, a causa di una rete che è circa il doppio più capillare della media europea.

Si è preso in esame un triennio [mancano solo i tre mesi finali di quest'anno], tenuto conto che le accise sono cominciate a salire progressivamente nel corso del 2011 [fino a culminare nel «salvaItalia»], anno in cui è anche cresciuta l'aliquota IVA dal 20 al 21 %. Un dato che ci dice da dove siamo partiti e dove siamo arrivati è quello del posizionamento del prezzo italiano nella classifica dei Paesi comunitari dal gennaio 2011 al settembre 2013:

CLASSIFICA DEL PREZZO ITALIANO NELL'EUROPA COMUNITARIA

Mese	'11	'12	'13	'11	'12	'13
I	10°	1°	1°	5°	2°	1°
II	9°	1°	1°	6°	2°	1°
III	9°	1°	1°	5°	2°	2°
IV	9°	1°	1°	4°	2°	3°
V	10°	1°	2°	5°	2°	3°
VI	9°	1°	1°	7°	2°	2°
VII	4°	1°	1°	4°	3°	2°
VIII	4°	2°	2°	3°	3°	1°
IX	4°	1°	1°	3°	2°	3°
X	4°	1°		3°	2°	
XI	4°	2°		3°	2°	
XII	1°	1°		2°	2°	

♦ Benzina

♦ Gasolio

Nei successivi grafici è stata rappresentata l'*escalation* della differenza di prezzo dal gennaio 2011 ad oggi, in diretta funzione della crescita delle imposte.

La grafica evidenzia che il delta prezzo [linea blu] è immediatamente correlata all'aumento delle imposte [linea rossa], in corrispondenza dei primi aumenti intervenuti verso la metà del 2011 e poi schizzati verso l'alto con il «salvaItalia» e continuati in seguito con le variazioni decretate nel 2012.

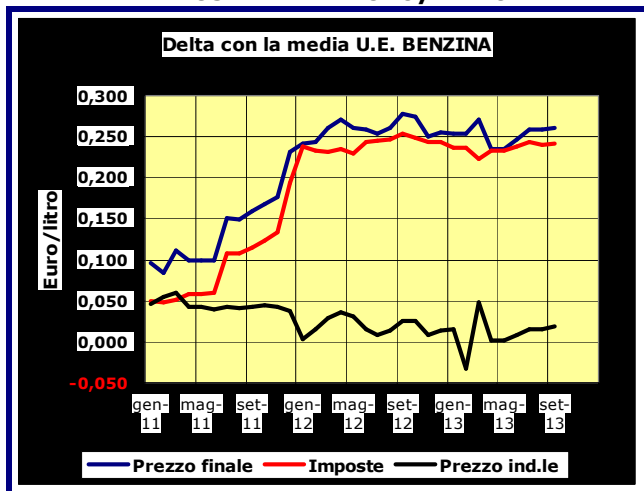
La componente del prezzo industriale [linea nera] denota una decisa e progressiva riduzione del delta.

Tuttavia, anche quando tale componente aveva un suo rilievo [4/5 centesimi come nel 2011], la divergenza del prezzo finale rispetto alla media comunitaria era determinata per due terzi dalle imposte più elevate; da allora il delta della componente del prezzo industriale si è ridotta del 75 % mentre quello delle imposte è aumentato dal 167 al 222 %, a seconda che si parli di benzina o gasolio.

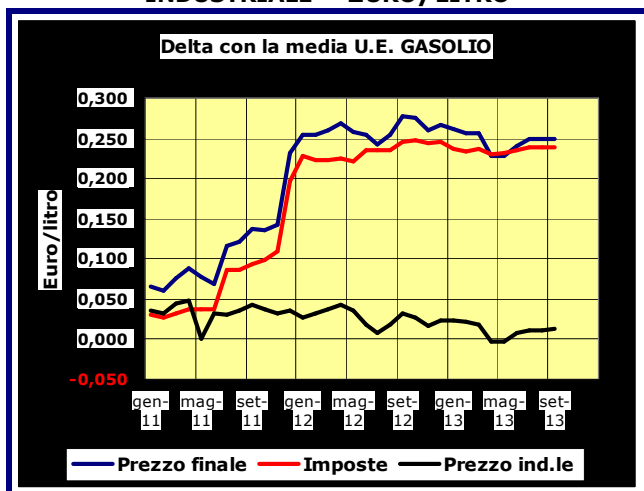
Nessun ragionamento sui prezzi, quando si confronti questo aspetto con altre realtà europee, può prescindere da questi unici aspetti: continuare a parlarne blaterando di «stacchi del prezzo industriale» o di al-

tre minimalità sarebbe una sonora buffonata.

**BENZINA – DELTA CON LA MEDIA COMUNITARIA
DI PREZZO AL PUBBLICO, IMPOSTE E PREZZO
INDUSTRIALE – EURO/LITRO**



**GASOLIO – DELTA CON LA MEDIA COMUNITARIA
DI PREZZO AL PUBBLICO, IMPOSTE E PREZZO
INDUSTRIALE – EURO/LITRO**



**RILEVAZIONE 23/09/2013:
PREZZI, IVA ED ACCISE NEI
28 PAESI MEMBRI U.E.**

L'ultima rilevazione della Commissione Europea risale al 23 settembre: oltre ai prezzi al pubblico di benzina e gasolio, la rilevazione riscontra anche il prezzo industriale nei 28 Paesi membri ed il livello delle imposte gravanti sui carburanti distinte per accisa ed imposta sul valore aggiunto.

**BENZINA – ALIQUOTA IVA, ACCISA, SOMMA DI
ACCISA ED IVA SULL'ACCISA – EURO/LITRO**

Paese	% IVA	Accisa	Accisa +Iva
Olanda	21,0	0,755	0,914
ITALIA	21,0	0,728	0,881
Grecia	23,0	0,683	0,840
Regno Unito	20,0	0,689	0,827
Svezia	25,0	0,655	0,819
Germania	19,0	0,655	0,779
Finlandia	24,0	0,624	0,774
Irlanda	23,0	0,608	0,748
Belgio	21,0	0,614	0,743
Danimarca	25,0	0,591	0,739
Francia	19,6	0,613	0,733
Portogallo	23,0	0,585	0,720
Slovacchia	20,0	0,570	0,684
Slovenia	22,0	0,553	0,675
Cechia	21,0	0,495	0,599
Austria	20,0	0,493	0,592
Malta	18,0	0,489	0,577
Spagna	21,0	0,464	0,561
Croazia	25,0	0,441	0,551
Lussemburgo	15,0	0,462	0,531
Lettonia	21,0	0,434	0,525
Lituania	21,0	0,434	0,525
Ungheria	27,0	0,412	0,523
Cipro	18,0	0,440	0,519
Estonia	20,0	0,423	0,508
Polonia	23,0	0,395	0,486
Romania	24,0	0,364	0,451
Bulgaria	20,0	0,363	0,436
MEDIA U.E.		0,537	0,652

Nella tavola che precede ed in quella che segue, riproduciamo l'aliquota di IVA vigente, l'accisa e la somma di accisa ed IVA sull'accisa correnti nei Paesi comunitari il

23 settembre 2013, senza tenere conto dell'Iva che grava sul prezzo industriale di tutti i Paesi, né delle addizionali regionali che sono vigenti in Italia sulla benzina.

Rispetto alla media aritmetica comunitaria [accisa a 0,537 euro/litro, ivata a 0,652], l'aliquota italiana vale 0,728 euro/litro, che con Iva salgono fino a 0,881. LA DIFFERENZA IN PIÙ DELL'IMPOSTA ITALIANA RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA È PARI AL 35-36 %.

L'accisa più alta vige in Olanda [2,7 cent in più dell'Italia], ma quella più bassa non supera 0,363 euro/litro e vige in Bulgaria. In ventisei Paesi dell'Unione, in altre parole, l'accisa è più bassa – e anche di molto – rispetto all'Italia.

GASOLIO – ALIQUOTA IVA, ACCISA, SOMMA DI ACCISA ED IVA SULL'ACCISA – EURO/LITRO

Paese	% IVA	Accisa	Accisa +Iva
Regno Unito	20,0	0,689	0,827
ITALIA	21,0	0,617	0,747
Svezia	25,0	0,564	0,705
Irlanda	23,0	0,499	0,614
Finlandia	24,0	0,463	0,574
Germania	19,0	0,470	0,559
Olanda	21,0	0,448	0,542
Slovenia	22,0	0,439	0,536
Francia	19,6	0,439	0,525
Belgio	21,0	0,428	0,518
Cechia	21,0	0,422	0,511
Danimarca	25,0	0,404	0,505
Austria	20,0	0,409	0,491
Slovacchia	20,0	0,406	0,487
Cipro	18,0	0,411	0,485
Ungheria	27,0	0,380	0,483
Malta	18,0	0,402	0,474
Estonia	20,0	0,393	0,472
Portogallo	23,0	0,368	0,453
Spagna	21,0	0,370	0,448
Lettonia	21,0	0,351	0,425
Polonia	23,0	0,344	0,423
Grecia	23,0	0,343	0,422
Croazia	25,0	0,336	0,420
Romania	24,0	0,334	0,414
Lituania	21,0	0,330	0,399
Bulgaria	20,0	0,330	0,396
Lussemburgo	15,0	0,336	0,386
MEDIA U.E.		0,419	0,509



Rispetto alla media aritmetica comunitaria [accisa a 0,419 euro/litro, ivata a 0,509], l'aliquota italiana vale 0,617 euro/litro, che con Iva salgono fino a 0,747. LA DIFFERENZA IN PIÙ DELL'IMPOSTA ITALIANA RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA È PARI AL 47 %.

L'accisa più alta vige in Regno Unito [7,2 cent in più dell'Italia], quella più bassa non supera 0,330 euro/litro e ne godono, diciamo così, Lituania e Bulgaria. Anche in questo caso, in ventisei Paesi dell'Unione l'accisa è più bassa – ed anche di molto – rispetto all'Italia.

«BANCOMAT» DELLA BENZINA: LA LUNGA STORIA DELLE ACCISE

Qualunque sia il prezzo che si vuol prendere a riferimento in Europa comunitaria le imposte fanno la parte del leone sul prezzo del carburante [mediamente il 55 %, contro il 12 % degli Stati Uniti, per fare un esempio].

Molti Stati comunitari mostrano una elevata fiscalità sui carburanti, tra i quali, come si è visto, primeggia l'Italia; le normative comunitarie lasciano mano libera agli

Stati membri su questa materia, ovvero in Eurolandia si sono fissate regole in basso [non si può scendere sotto certi limiti, assai inferiori a quelli vigenti in Italia!], ma non in alto ed ogni Stato può scegliere quanto aumentare le imposte che gravano sui carburanti.

E parlando di imposte non hanno più alcun senso le vecchie fesserie sulle tasse dovute per la guerra d'Abissinia e similari: con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, infatti, lo Stato ha fissato l'imposta di fabbricazione [oggi «accisa»], incorporandovi certo dentro tutti i vecchi balzelli antecedenti [guerre, terremoti, alluvioni, nonché altre disgrazie nazionali ed individuali] quali ad esempio: 1,90 lire [0,00103 euro] per la conquista dell'Etiopia del 1935-1936, 14 lire [0,00723 euro] per la crisi del Canale di Suez del 1956, 10 lire [0,00516 euro] per il disastro del Vajont del 1963, ancora 10 lire [0,00516 euro] per l'alluvione di Firenze del 1966, 10 lire [0,00516 euro] per il terremoto del Belice del 1968, 99 lire [0,0511 euro] per il terremoto del Friuli del 1976, 75 lire [0,0387 euro] per il terremoto dell'Irpinia del 1980, 205 lire [0,106 euro] per la missione militare in Libano del 1983.

Con il decreto 504/1995, le accise venivano così rideterminate:

- ✓ benzina: 1.003,480 lire/litro pari a euro/litro 0,5183;
- ✓ gasolio: 747,470 lire/litro pari a euro/litro 0,3860.

Dopo il decreto legislativo 504/1995, le più significative variazioni delle accise sono state quelle riportate nella tabella della colonna a destra.

Dall'emanazione del decreto legislativo 504/1995, le accise sono aumentate da 0,518 a 0,728 euro/litro per la benzina e da 0,386 a 0,617 euro/litro: una variazione di +21 e di +23 centesimi/litro rispettivamente.

Dall'aprile 2011, le accise sono aumentate da 0,564 a 0,728 euro/litro per la benzina e da 0,423 a 0,617 euro/litro: una variazione

pari a +16 ed a +19 centesimi/litro rispettivamente.

Sull'accisa grava l'imposta sull'imposta, ossia l'Iva, che il 17/09/2011 è passata dal 20 al 21 % e che da domani aumenterà dal 21 al 22 %.

VARIAZIONI ACCISE DAL 1995 – EURO/LITRO

Data	Causale	Benzina	Gasolio
26/10/95	D. Lgv. 504/1995	0,518	0,386
2/1/96	Missione in Bosnia	0,528	0,386
1/1/97	Finanza pubblica	0,542	0,403
1/9/99	Riduzione accisa	0,529	0,390
1/3/00	Riduzione accisa	0,525	0,386
27/3/00	Riduzione accisa	0,520	0,382
1/11/01	Ripristino accisa	0,542	0,403
29/12/03	Autoferrotramvieri	0,559	0,403
22/2/05	Bs ecologici	0,564	0,413
3/10/06	Finanza pubblica	0,564	0,416
1/6/07	Finanza pubblica	0,564	0,423
20/3/08	Riduzione accisa	0,547	0,406
1/5/08	Ripristino accisa	0,564	0,423
6/4/11	Fondo spettacolo	0,571	0,430
28/6/11	Emergenza Libia	0,611	0,470
1/7/11	Fondo spettacolo	0,613	0,472
1/11/11	Alluvione Liguria	0,622	0,481
7/12/11	«Salva Italia»	0,704	0,593
8/6/12	Terremoto Romagna	0,724	0,613
11/8/12	Finanza pubblica	0,728	0,617

