

N. 46/2013 - 09.12.2013

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 9 pagine

SOMMARIO DEL NUMERO 46

**PERCHÉ LA «VICENDA FOGGIA»
ASSUME VALORE SIMBOLICO
PER TUTTO IL SETTORE**

[pagina 1]

**SCIOPERO GESTORI FOGGIA:
DOPO DIVIETO COMMISSIONE
CONFERMATO DAL 10 AL 12/12**

[pagina 3]

**API-IP: RIAVVIATA TRATTATIVA,
AGITAZIONE CONFERMATO,
SCIOPERO RINVIATO**

[pagina 4]

**RETE - EXTRARETE: SEMPRE
PIÙ INGIUSTIFICATO «SPREAD»
DEL PREZZO DI CESSIONE**

[pagina 5]

**ANALISI ANISA SUL DELTA
PREZZI IN AUTOSTRADA
NELL'ANNO 2013**

[pagina 7]

**ASSOPETROLI: L'ITALIA È UNA
REPUBBLICA FONDATA SUL
LAVORO, NON SULLE ACCISE**

[pagina 9]

PERCHÉ LA «VICENDA FOGGIA» ASSUME VALORE SIMBOLICO PER TUTTO IL SETTORE

A Foggia IPERCOOP vende carburanti ad un prezzo inferiore di 20 cent/litro rispetto al prezzo che può offrire il gestore, intercetta il 60 per cento dei consumi ed oltre quaranta punti vendita devono accontentarsi di disputare le briciole che avanzano. È una situazione presente e riproducibile in qualunque zona del Paese, con effetti tanto più drammatici quanto più nella rete si va a collocare non solo una «pompa bianca» qualsiasi ma addirittura un *category killer* della forza di un ipermercato [ne abbiamo fatto un esempio astratto «a tavolino» nel N. 18 di FIGISC ANISA NEWS del 20.05.2013].

Questa situazione non è data dal fatto che Ipercoop o qualunque altro regali letteralmente il carburante al consumatore, ma dal fatto che le compagnie petrolifere gli vende il prodotto a condizioni tali da poter fare quel prezzo [*«Noi compriamo dalle compagnie petrolifere»* spiega Luca Rossi di ENERCOOP (si veda il N. 41 di FIGISC ANISA NEWS del 28.10.2013)], un prezzo che è infinitamente più basso di quello cui viene venduto lo stesso prodotto ai gestori dei punti vendita delle stesse compagnie.

I Gestori scendono in sciopero perché così si muore, si mandano al diavolo posti di lavoro, perché morire così è ingiusto. E, si badi, proclamano uno sciopero non contro Ipercoop, bensì contro le compagnie che

operano in clamoroso disprezzo di ogni regola giuridica minima di mercato.

Se, da un lato, incontrano la sensibilità del Prefetto locale – che coglie appieno tutti gli elementi di iniquità e di pericolo economico e sociale della vicenda –, dall'altro si trovano davanti l'assoluta insensibilità di chi dovrebbe vigilare sul rispetto delle regole e delle norme e, ciliegina sulla torta, il perentorio invito della Commissione di garanzia sugli scioperi nei servizi pubblici [che pure in altre circostanze si era adoperata per entrare nel merito di vertenze similari (ci riferiamo a quella delle autostrade nel luglio scorso)] a «*revocare immediatamente*» lo sciopero in base a motivazioni sulla eccessiva durata dello sciopero e sulla carenza temporale di preavviso dato per la sua proclamazione. Insomma a causa di formalismi tecnici che non tengono in alcun conto la sostanza e la drammaticità della situazione.

Un invito «*perentorio*» che lascia esterrefatti e pone subito due obiezioni.

La prima è: si può considerare interrotto un pubblico servizio che viene già svolto in regime di monopolio sostanziale se non formale, da un soggetto che assolve già al 60 % dei consumi dell'area?

La seconda è: ma di quale diavolo di servizio pubblico si parla, dal momento che a) si tratta di una agitazione circoscritta ad un limitato territorio, b) la distribuzione carburanti non è più in regime di concessione pubblica, c) l'intervento «*pubblico*» in questo settore si limita ad aumentare le accise e non interessarsi neppure del fatto che le norme vigenti siano sistematicamente ignorate, d) non esiste alcun intervento di verifica sulla corrispondenza giuridica tra obblighi a carico (esclusiva di fornitura) e condizioni di equità (prezzo di cessione)?

Per questo la vicenda di Foggia trascende ogni suo limite territoriale locale per assumere un significato generale per tutta la Categoria e per tutto il settore, mettendo il dito sulla questione fondamentale della totale assenza di regole e di equilibrio in questo settore, nonché della vacuità ed inefficacia delle norme.

È accettabile che si continui, da parte di chi ne ha competenza, a far finta [anzi, più correttamente, che si continui a far piazza pulita di ogni eventuale residuo di regole] di ignorare che ci sono norme che non solo rispondono ad enunciati contenuti in leggi dello Stato [legge 111/2011 e legge 27/2012], ma più semplicemente rispondono a principi di codice civile, e nel contempo si è pronti a fare subito appello a formalismi persino per negare la manifestazione di legittimo dissenso e difesa da parte di chi vede ignorati e calpestati i minimi diritti?



In sostanza, è possibile che tutte le leggi a tutela dei Gestori siano sempre e solo carta straccia, mentre si è sempre pronti ad imporre loro anche le virgole di regolamenti che non hanno neppure più ragion d'essere in un contesto degradato come quello della distribuzione carburanti?

E, tanto per tornare al nocciolo del problema, nessuno [Governi, Ministeri, Antitrust e chi più ne ha più ne metta] ha nulla da osservare sul fatto che non vi è alcuna giustificazione di mercato od economica e contabile su differenze di fornitura che raggiungono i 20 centesimi/litro per il medesimo prodotto piazzato sullo stesso segmento di mercato e sullo stesso bacino territoriale? E che questo lede ogni principio civilistico contrattuale dal momento che proprio sulla parte contrattualmente vincolata dall'obbligo di esclusiva [le ge-

stioni] vengano sovrapposti ulteriori ed insostenibili vincoli, quali la clamorosa iniquità dei prezzi di accesso al prodotto, il conto di tutti i costi di sistema [non accollati neppure in quota parte a chi opera come indipendente e/o cancellati anche quando le singole compagnie operano in regime di automatizzazione della propria rete, ossia nei tanti impianti «ghost» che sempre più infestano la rete], la compartecipazione con il proprio margine alla formazione del prezzo finale ed alla così detta «difesa di mercato»?

Non si tratta qui di riproporre – tanto per essere chiari – la discussa questione della «esclusiva» di fornitura, che abbiamo definito «fittizia» e persino fuorviante, bensì il problema centrale del prezzo di cessione, che, laddove si accompagna al vincolo dell'esclusiva [e quindi nella più che stragrande maggioranza della rete], non può che comportare condizioni di equilibrio che compensino il vincolo con l'equità minima per consentire l'adempimento del contratto.

E ciò non solo perché «assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento» sta scritto in un paio di leggi dello Stato [sulle quali, peraltro, esiste omissione di vigilanza da un lato ed il *fumus* dell'astratta libertà di mercato dall'altro], ma perché i concetti di equilibrio tra obblighi ed opportunità tra le parti contraenti, di non lesività unilaterale dei patti, sono elementi fondamentali validi per qualsivoglia altra categoria e/o fattispecie contrattuale, dovrebbero cioè parte di una normale civiltà giuridica, che, invece, in questo settore non esiste più nella più totale indifferenza di chi dovrebbe pensare non solo alle imposte che si possono drenare da questo *bancomat* od alle boiate sulla «libertà di stabilimento».

Non si pensi, pertanto, che la Categoria sia disposta ad accettare qualunque altro intervento normativo su questo settore – anche ove si parli di ristrutturazione, ad esempio – senza che debba essere affrontato il nodo di rimuovere la per molti versi unica e totale «INCIVILTÀ GIURIDICA» che regna nella distri-

buzione carburanti. Che è, assieme all'assordante disinteresse dei pur tanti, e tutti inutili, «*controllori*», la vera anomalia [a dispetto delle pur tante fregnacce che si continuano ad invocare] della rete italiana.

[g.m.]



*La legge è uguale per tutti
quelli che non la capiscono*

SCIOPERO GESTORI FOGGIA: DOPO DIVIETO COMMISSIONE CONFERMATO DAL 10 AL 12/12

Comunicato stampa FEGICA – FIGISC
05.12.2013

**CAROCARBURANTI: NELL'INERZIA
DEL GOVERNO, LE PETROLIFERE
INSISTONO NEL TENERE ALTI I
PREZZI DISCRIMINANDO I GESTORI E
PENALIZZANDO I CONSUMATORI**

**ACCOGLIENDO I RILIEVI DELLA
COMMISSIONE SCIOPERO, LA CHIUSURA
DEGLI IMPIANTI DI FOGGIA VERRÀ
ATTUATA NEI GIORNI
10, 11 E 12 DICEMBRE**

Il Ministero dello sviluppo economico continua a non intervenire e a rimanere in silenzio, nonostante i comportamenti delle compagnie petrolifere siano in contrasto palesemente con la legge n. 27/2012 che le obbligherebbe ad «assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento» e quindi ad abbassare i prezzi dei carburanti ai livelli di quelli praticati sull'impianto dell'ipermercato, che pure le stesse compagnie riforniscono a prezzi stracciati.

Lasciando, con ciò, nel caso specifico, che agli oltre 40 impianti di distribuzione carburanti di Foggia vengano imposti prezzi altissimi, anticoncorrenziali e fuori mercato, che i gestori siano spinti al fallimento e che gli automobilisti foggiani vengano ingiustamente penalizzati.

Neanche la segnalazione formale e circostanziata del Prefetto, avvenuta dopo l'incontro con i gestori di FEGICA e FIGISC, è finora riuscita ad indurre al necessario intervento la responsabilità ministeriale.

Si tratta della conferma manifesta di una diffusa incapacità della politica, per un verso, di garantire l'indispensabile rispetto delle regole e delle leggi e, dall'altra, di dare risposte adeguate - fosse anche solo un segnale di ascolto e di interesse - alle istanze drammatiche che giungono dal mondo del lavoro e delle piccole imprese.

E si tratta, al tempo stesso, della conferma manifesta che ai cittadini ed ai lavoratori di questo Paese è lasciata, quale unica alternativa, quella di doversi cimentare con azioni di protesta, anche estreme, per difendere i propri diritti calpestati e le proprie attività lavorative.

I Gestori di Foggia, pertanto, confermano il proprio stato di agitazione e l'iniziativa di sciopero proclamata.

Tuttavia, accogliendo i rilievi sui tempi di preavviso ed i limiti di durata proposti dalla Commissione di garanzia per lo sciopero nei pubblici servizi essenziali, comunicano

che lo sciopero sarà attuato nei giorni 10, 11 e 12 dicembre prossimi.



API-IP: RIAVVIATA TRATTATIVA, AGITAZIONE CONFERMATA, SCIOPERO RINVIATO

API-IP: FAIB, FEGICA e FIGISC confermano stato di agitazione sulla rete, ma sospendono la chiusura degli impianti. La Compagnia riprende il negoziato per il rinnovo dell'accordo.

FAIB, FEGICA e FIGISC, in seguito al riavvio del tavolo negoziale con API IP, hanno sospeso lo sciopero di colore, con la chiusura degli impianti, già programmato per il pomeriggio dell'11 dicembre p.v.

Le tre sigle però hanno confermato lo stato di agitazione e la convocazione in sede territoriale dei comitati di colore a marchio, per rilanciare le problematiche aperte in previsione degli incontri calendarizzati.

La decisione è stata presa dalle Associazioni dei gestori al termine dell'incontro di mercoledì con la Compagnia, che si è impegnata ad affrontare, con incontri ravvicinati, le questioni denunciate dalla rappresentanza sindacale: riconoscimento cali, riconciliazioni e conguagli, politiche di automazione.

La Compagnia si è anche detta pronta a riportare nell'ambito del quadro normativo la contrattazione con i gestori, riconoscendo che nell'ultimo periodo c'è stata una condotta aziendale lontana dalla tradizionale disponibilità negoziale, dovuta alla particolare e difficile congiuntura economica del mercato di riferimento e al cambio di *management*.

Le Associazioni nei loro interventi hanno rimarcato la grave crisi di vendite, l'inasprimento dei costi di gestione, la pesante politica commerciale adottata dalla società che ha spinto i gestori verso condizioni economiche inaccettabili, con una gestione del *pricing* incoerente con l'impianto di riferimento del comparto. FAIB, FEGICA e FIGISC hanno condannato la finanziarizzazione delle attività e l'opacità della gestione del dare/avere, frammentata nelle diverse modalità, articolate in ragione dei continui cambi dei prezzi praticati più volte durante le singole giornate. Una gestione complessa che sfugge al controllo del gestore e necessita di continue verifiche e costanti conguagli. In questo senso, occorre introdurre meccanismi più comprensibili e di piena trasparenza.

L'azienda, a riscontro dell'obiezione, ha assicurato che sta approntando un sistema informatico che accoglie le osservazioni avanzate.

I rappresentanti dei gestori hanno infine sottolineato l'esigenza di introdurre nel nuovo accordo il margine unico e di stabilire l'intangibilità dello stesso a prescindere dalle modalità di erogazione. Sempre più, infatti, la strategia aziendale si allontana dalla compiuta condivisione dei gestori, allargando la forbice tra erogati e redditività, comprimendo i ricavi delle gestioni.

Si invitano, pertanto, le strutture territoriali ed i comitati di colore API-IP a mobilitarsi a livello locale, nell'ambito delle rispettive associazioni di categoria, per focalizzare i punti critici da assumere all'interno della piattaforma di confronto con la compagnia.



RETE - EXTRARETE: SEMPRE PIÙ INGIUSTIFICATO «SPREAD» DEL PREZZO DI CESSIONE

Il precedente monitoraggio risale al N. 36 di FIGISC ANISA NEWS del 27.09.2013; l'aggiornamento ora predisposto sui dati fino al 6 dicembre rileva una conferma, persino con qualche lieve aumento, del divario progressivamente in crescita che caratterizza i prezzi di cessione tra il circuito rete e quello extrarete.

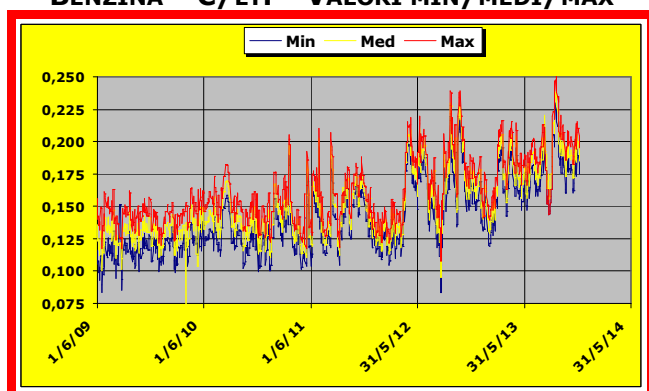
La differenza del prezzo di cessione ivato tra i due circuiti ha raggiunto nel 2013 [periodo dal 1° gennaio al 6 dicembre] medie comprese tra i 0,170 ed i 0,188 euro/litro per la benzina, per il gasolio tra i 0,170 ed i 0,193 euro/litro. Nel periodo di osservazione relativo al 2013 si sono accertate punte massime di 0,252 euro/litro per la benzina [0,239 punta massima nel 2012] e di 0,224 per il gasolio [valore eguale riscontrato nel 2011].

È la rappresentazione numerica della vera anomalia del sistema distributivo italiano: valori assolutamente ingiustificati da attribuire all'evidenza che l'industria petrolifera coltiva tali differenze fornendo prodotto a condizioni di cessione stratosfericamente diverse nello stesso bacino territoriale di utenza e nello stesso segmento distributivo tra i propri impianti di marchio e quelli della rete della GDO e dei *no-logo*, differenze di tale entità che trascendono di pa-

recchi centesimi/litro sia la remunerazione dei costi che degli investimenti effettuati.

Divario progressivamente crescente, con una entità – in un periodo che va dalla metà del 2009 ai primi di dicembre del 2013 per 1.650 giornate osservate, secondo il monitoraggio che FIGISC fa da qualche anno –, è aumentata in pochi anni in ragione del 76 % per la benzina e del 50 % per il gasolio.

GRAFICO DEL DELTA PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – 01.06 2009/06.12.2013 – BENZINA – €/LT. – VALORI MIN/MEDI/MAX



I valori del periodo giugno-dicembre 2009, degli anni interi 2010, 2011 e 2012, del periodo gennaio-6 dicembre 2013 sono indicati nelle seguenti tabelle:

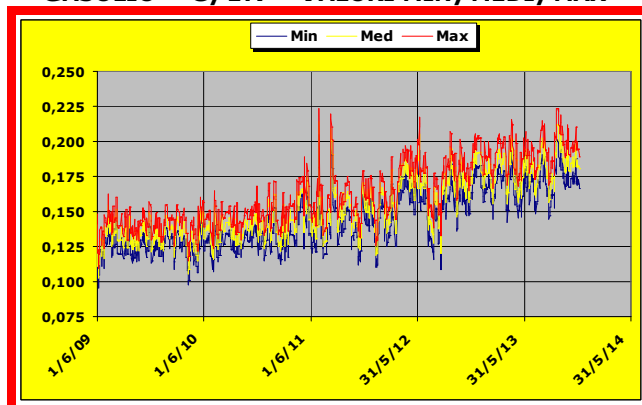
DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – MEDIE PERIODO – BENZINA – EURO/LITRO –

Anno	Min	Med	Max
2009	0,115	0,128	0,143
2010	0,124	0,136	0,149
2011	0,137	0,146	0,154
2012	0,153	0,162	0,172
2013	0,170	0,180	0,188

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – MEDIE PERIODO – GASOLIO – EURO/LITRO –

Anno	Min	Med	Max
2009	0,125	0,133	0,141
2010	0,128	0,136	0,144
2011	0,139	0,149	0,158
2012	0,155	0,165	0,175
2013	0,170	0,182	0,193

GRAFICO DEL DELTA PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – 01.06 2009/06.12.2013 – GASOLIO – €/LT. – VALORI MIN/MEDI/MAX



Ad esempio, i valori giornalieri più elevati [ossia le differenze massime tra prezzo di cessione alla rete e prezzo di cessione all'extrarete, riscontrate nel periodo dal 1° giugno 2009 al 6 dicembre 2013] superano i 20 centesimi/litro ed arrivano anche fino a 25,2 centesimi, come si evince dalle due seguenti tavole [i valori sopra 0,200 euro/litro sono evidenziati da sfondo giallo].

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – MASSIMI VALORI GIORNALIERI – BENZINA – EURO/LITRO –

Anno	Min	Med	Max
2009	0,151	0,149	0,163
2010	0,158	0,170	0,182
2011	0,196	0,203	0,210
2012	0,220	0,229	0,239
2013	0,230	0,241	0,252

DELTA DEL PREZZO DI CESSIONE RETE EXTRARETE – MASSIMI VALORI GIORNALIERI – GASOLIO – EURO/LITRO –

Anno	Min	Med	Max
2009	0,148	0,155	0,162
2010	0,151	0,160	0,168
2011	0,204	0,214	0,224
2012	0,194	0,205	0,217
2013	0,201	0,212	0,224

ANALISI ANISA SUL DELTA PREZZI IN AUTOSTRADA NELL'ANNO 2013

Anticipata in somma sintesi dal Presidente Nazionale Stefano CANTARELLI [si veda il N. 45 di FIGISC ANISA NEWS del 02.12.2013], la analisi sviluppata da ANISA CONFCOMMERCIO sul delta prezzi in autostrada è stata estesa all'intero anno 2013, confermando nelle sue risultanze come sulla rete autostradale si replichi, sia pure con una variante specifica e persino più accentuata nei suoi valori, quanto già avviene sulla rete ordinaria in materia di discriminazione tra impianti.

I dati salienti dell'analisi riguardano due distinti ambiti di approfondimento: a) la concorrenza tra i marchi; b) la concorrenza all'interno dello stesso marchio. Prendendo in esame solo i prezzi in modalità *self* [su fonte rilevazioni settimanali di *STAFFETTA*] si sono ottenuti i risultati sintetici che di seguito si illustrano per il periodo che va dalla prima settimana di gennaio alla prima settimana di dicembre del corrente esercizio.



Sul fronte della concorrenza tra i marchi, per calcolare il delta del prezzo si è sottratto dal valore più alto rilevato per la modalità *self* il valore più basso, indipendentemente dal marchio di appartenenza.

Il valore medio del periodo tra la prima settimana di gennaio e la prima di dicembre è risultato essere pari a 19,1 cent/litro per

la benzina ed a 14,7 per il gasolio [i valori sopra la media sono evidenziati su sfondo giallo chiaro].

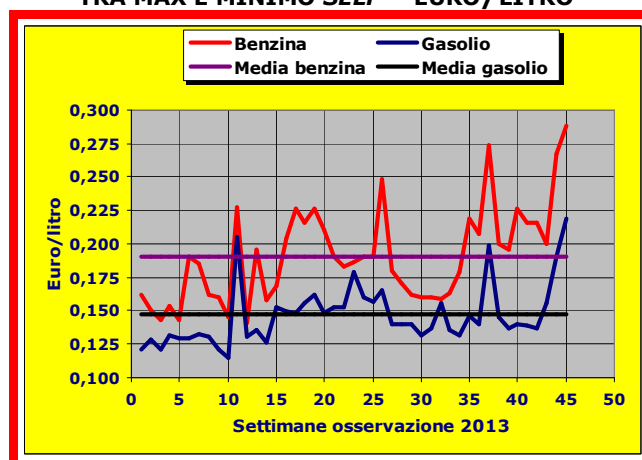
DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF MEDIE MENSILI – EURO/LITRO

Mesi	Benzina	Gasolio
Gennaio '13	0,151	0,126
Febbraio '13	0,175	0,128
Marzo '13	0,177	0,147
Aprile '13	0,189	0,144
Maggio '13	0,205	0,154
Giugno '13	0,204	0,165
Luglio '13	0,166	0,138
Agosto '13 (①)	NR	NR
Settembre '13	0,180	0,143
Ottobre '13	0,221	0,152
Novembre '13	0,225	0,156
Dicembre '13 (②)	0,288	0,219
Media	0,191	0,147

① prezzi non rilevati nel mese di agosto

② prima settimana

DINAMICA SETTIMANALE DELTA PREZZO TRA MAX E MINIMO SELF – EURO/LITRO



Come si può osservare, il delta dei prezzi è in marcato incremento a partire, specie dal mese di ottobre in poi.

Anche le differenze di prezzo all'interno di ciascuna specifico classe di rilevazione [«*minimi*», «*medi*» e «*massimi*»] sono elevate: la media annua tra il prezzo *self* più alto e quello più basso nella categoria dei «*minimi*» vale 10,2 cent/litro per la benzina e 8,9 cent/litro per il gasolio.

La media annua tra il prezzo *self* più alto e quello più basso nella categoria dei «*medi*» vale 7,0 cent/litro per la benzina e 7,9 cent/litro per il gasolio, mentre la media annua tra il prezzo *self* più alto e quello più basso nella categoria dei «*massimi*» è più contenuta e vale 5,8 cent/litro per la benzina e 5,3 cent/litro per il gasolio.

Sul fronte del delta prezzo entro il singolo marchio, emerge che nell'intero periodo di studio considerato la media è stata di 11,5 eurocent/litro per la benzina, in un *range* tra 4,5 e 15,0 eurocent/litro e di 8,7 per il gasolio, tra un minimo di 4,2 ed un massimo di 12,5 eurocent/litro, come dalla successiva tabella.

**DELTA TRA VALORI MIN E MAX ENTRO LO STESSO
MARCHIO – GEN/DIC 2013 –
EURO/LITRO – PREZZI SELF**

	Benzina		Gasolio
ESSO	0,150	ENI	0,125
SHELL	0,149	SHELL	0,119
TOTALERG	0,149	TOTALERG	0,107
ENI	0,137	ESSO	0,080
KUPIT	0,088	KUPIT	0,070
TAMOIL	0,086	TAMOIL	0,064
IP	0,045	IP	0,042
MEDIA	0,115	MEDIA	0,087

Le punte massime del delta prezzi sono state individuate in 0,254 euro/litro, dentro il marchio ENI, per la benzina ed in 0,200 euro/litro per il gasolio, in casa SHELL.

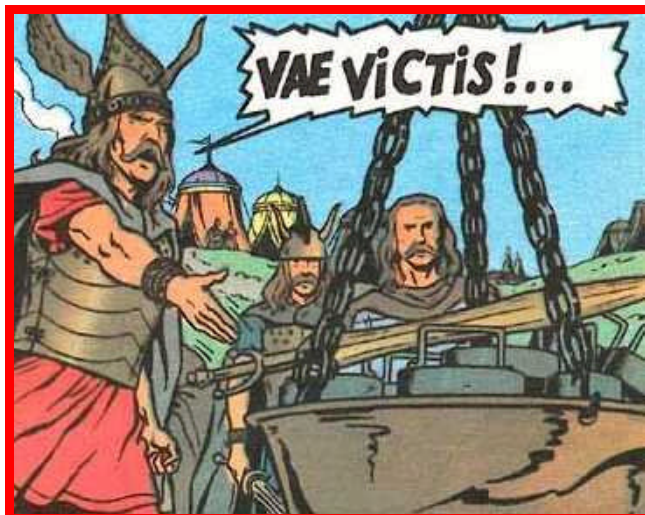
La tendenza all'incremento del delta prezzo già verificato nella concorrenza tra i diversi marchi trova corrispondenza anche nel *pricing* interno ai singoli marchi, come si può osservare nei valori più alti della tabella relativa al periodo settembre-novembre - già pubblicato sul N. 45 di FIGISC ANISA NEWS del 02.12.2013:

**DELTA TRA VALORI MIN E MAX ENTRO LO STESSO
MARCHIO – SET/NOV 2013 –
EURO/LITRO – PREZZI SELF**

	Benzina		Gasolio
ESSO	0,174	ENI	0,138
SHELL	0,164	SHELL	0,123
TOTALERG	0,157	TOTALERG	0,107
ENI	0,154	KUPIT	0,082
KUPIT	0,090	ESSO	0,069
TAMOIL	0,076	TAMOIL	0,058
API-IP	0,051	API-IP	0,057
MEDIA	0,124	MEDIA	0,091

Quanto all'incidenza delle addizionali regionali di accisa sulla benzina, va detto che esse influenzano circa il 42,7 % dei consumi di questo prodotto in autostrada [e che la benzina vale nel 2012 circa il 19,2 % del totale, contro l'80,8 % dei consumi di gasolio], e che essa pesa in media nazionale ponderata non più di 1,4 cent/litro con IVA, tra un massimo di 6,1 [addizionale ivata più alta] ed un minimo di 2,4 cent/litro [addizionale ivata più bassa]. Nulla a che vedere con i valori delle differenze di prezzo riscontrate sulla rete.

Anche sulla rete autostradale, pertanto, siamo di fronte ad una clamorosa anomalia che lede ogni più banale principio civilistico di minimo equilibrio contrattuale tra le parti ed in cui sulla debolezza e sul vincolo che già caratterizzano una sola parte [le gestioni] viene gettato il peso di una pesantissima ed ingiustificabile tara di discriminazione nel prezzo .



ASSOPETROLI: L'ITALIA È UNA REPUBBLICA FONDATA SUL LAVORO, NON SULLE ACCISE

«La scelta di azionare la clausola di salvaguardia di cui all'articolo 15, comma 4 della legge 124/13, fatta dal Ministro Saccomanni con il D.L. del 30 novembre, scaricando l'onere di coprire l'IMU solo sulle accise sui carburanti, è iniqua perché fa pagare la tassa sulla casa anche a chi la casa non ce l'ha, dannosa per l'economia perché frena i consumi e genera un effetto recessivo, deleteria per il bilancio dello Stato perché fa venire meno il gettito fiscale ed infine contraria alla volontà del Parlamento che ha votato una misura che ripartiva il peso di una scelta, comunque sbagliata, anche sui giochi, il fumo e gli alcolici.»

Questa la denuncia di ASSOPETROLI che già nei giorni scorsi aveva rilevato, con la collaborazione di FIGISC ANISA CONFCOMMERCIO, il SIA [Stacco Italia Accise], evidenziando come di sole tasse oggi gli italiani paghino sulla benzina verde ben 25,1 centesimi più del resto d'Europa.

«La strada maestra è, e resta, quella di una seria e puntuale revisione della spesa pubblica improduttiva. L'eccessivo carico fiscale sui carburanti» aggiunge il Presidente di Assopetroli, Franco FERRARI AGGRADI «oltre all'inevitabile effetto domino generalizzato sui consumi da cui discendono anche evidenti pericoli per i livelli occupazionali, ha determinato un ammanco di gettito dalle sole accise sugli oli minerali dal 1° gennaio 2013 al 30 settembre 2013 per 508 milioni di euro. Nei prossimi 4 anni gli aumenti di accisa sui carburanti previsti da norme varate dall'attuale Esecutivo, che si aggiungono ai ben sette aumenti varati dal precedente esecutivo dei quali già alcuni erano a termine ma sono poi stati resi definitivi, rendono la situazione incandescente perché non più sostenibile. Infatti» precisa Ferrari Aggradi «dal 1° gennaio 2014 scatteranno i seguenti aumenti sui soli carburanti: per

complessivi 75 milioni di euro [DL del FARE - Legge 98/2013 art. 61 lettera e], poi dal 1° gennaio 2015 al 15 febbraio 2016 ancora un aumento per complessivi 689 milioni di euro [Decreto-legge 30 novembre 2013, n. 133] ed infine dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018 il nuovo aumento per complessivi 419 milioni di euro [art. 1 comma 430 della Legge di stabilità in esame]. Dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2018 i cittadini italiani al netto delle addizionali regionali [la Liguria ha una addizionale di ben 5 centesimi al litro!] subiranno una pressione fiscale attraverso l'aumento delle accise, sui carburanti per autotrazione, di ben 1.183 milioni di euro ai quali devono aggiungersi altri 260 milioni di euro di IVA [calcolata sulle accise] per complessivi 1.443 milioni di euro.»

Conclude Assopetroli che «...si deve porre un freno alla voracità dello Stato sulle accise. Occorre ricordare che **L'ITALIA È UNA REPUBBLICA FONDATA SUL LAVORO E NON SULLE ACCISE** e invertire la rotta se si vuole seriamente ricondurre in porto la 'nave Italia' che altrimenti rischia di affondare sotto il peso delle tasse».

We want your money,
your houses,
your liberty,
your health
and your agnosticism.
Ah, go to hell!

