figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 03/2015 25.01.2015

AUTOSTRADE: SU BANDI E RISTRUTTURAZIONE RICHIAMO AI MINISTERI



…. di fronte al perdurante silenzio, le scriventi si riservano ogni azione – sul piano squisitamente sindacale oltrechè giuridico – per tutelare i diritti dei propri associati: ivi compresa l'impugnazione singola e collettiva degli atti che dovessero essere emanati in violazione delle norme….

IN QUESTO NUMERO

FONDO INDENNIZZI: PROROGATO AL 30/4 VERSAMENTO SECONDA RATA

È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale di data 21 gennaio 2015 il Decreto del Ministero dello sviluppo economico del 3…

L'AMMAINA BANDIERA DELLE AGENZIE ENI

Già trapelata da alcuni mesi con segnalazioni da parte dei sindacati dei dipendenti, la notizia della fine del modello delle…

FIGISC ANISA NEWS N. 03/2015

SOMMARIO

AUTOSTRADE: SU BANDI E RISTRUTTURAZIONE RICHIAMO AI MINISTERI
25 gennaio 2015

FONDO INDENNIZZI: PROROGATO AL 30/4 VERSAMENTO SECONDA RATA
25 gennaio 2015

L'AMMAINA BANDIERA DELLE AGENZIE ENI
25 gennaio 2015

IMPOSTE CARBURANTI ITALIA: DAL 34 AL 44 % PIÙ ALTE DELLA MEDIA U.E.
25 gennaio 2015

Scarica

Nota informativa
a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

Copyright © 2014 – All Rights Reserved. Ispirato a kopatheme.com, personalizzato da Omnia Comunicazioni

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

AUTOSTRADE: SU BANDI E RISTRUTTURAZIONE RICHIAMO AI MINISTERI

— 25 gennaio 2015



Sulla questione degli atti di indirizzo per i bandi di affidamento dei servizi oil e non oil e dei criteri per la razionalizzazione della rete autostradale, **FAIB Autostrade**, **FEGICA** ed **ANISA** – considerata la fase di prolungato stallo cui si sta assistendo sulla vicenda bandi e la diffusa opinione che ogni ragionamento sulla razionalizzazione appare del tutto remoto – hanno sollecitato – preannunciando azioni sindacali e legali in caso di inadempienza – i Ministeri di diretta competenza [ossia **Infrastrutture e Trasporti**, **Sviluppo Economico**], nonché l'**Authority Trasporti**, l'**Antitrust** e infine la **Conferenza delle Regioni**, con la nota che di seguito si pubblica:

«Egr. On.le **Maurizio LUPI**
Ministro Infrastrutture e Trasporti

Gent.ma dott.ssa **Federica GUIDI**
Ministro Sviluppo Economico

Egr. Prof. **Claudio DE VINCENTI**
Viceministro Sviluppo Economico

Egr. Sen. **Riccardo NENCINI**
Viceministro Infrastrutture e Trasporti

Egr. Prof. **Andrea CAMANZI**
Presidente Autorità Trasporti

Egr. Prof. **Giovanni PITRUZZELLA**
Presidente AGCM

On.le **Sergio CHIAMPARINO**
Presidente Conferenza delle Regioni
e delle Provincie Autonome

Oggetto:

GARE PER L'AFFIDAMENTO DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI. PROCEDIMENTI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE ADS DA CHIUDERE PER LA RISTRUTTURAZIONE DEL COMPARTO.

Egregi Signori Ministri,
le scriventi Federazioni, che rappresentano i Gestori delle Aree di Servizio di distribuzione carburante operanti lungo la viabilità autostradale, intendono porre alla Loro attenzione le questioni legate al processo di ristrutturazione della rete distributiva lungo la viabilità autostradale che, come è noto, opera in regime concessorio.

Per iniziativa del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, proprio per consentire la ristrutturazione del comparto, l'AGCM, ha convenuto sull'opportunità di concedere una proroga – fino al 31.12.2015 – alla normale scadenza degli affidamenti, proprio per avere il tempo necessario a predisporre un piano di chiusure che rendesse l'offerta al pubblico più economica e più compatibile con le mutate esigenze di mobilità dell'utenza.

Poichè sono trascorsi, invano, alcuni mesi senza che i Ministeri interessati abbiano predisposto gli strumenti necessari ad operare in tal senso e che, nelle more di tale pronunciamento, i Concessionari delle tratte autostradali hanno operato, ove lo hanno ritenuto necessario, in maniera «distonica» rispetto al fermo che era stato previsto ed autorizzato, le scriventi Federazioni sono a richiedere cosa i Ministeri interessati e le Autorità preposte intendano fare per evitare che l'intero comparto si ritrovi, fra poche settimane, di fronte a nuovi «bandi di gara» che non rispondono a criteri oggettivi ma che ricercano la massimizzazione del profitto a scapito del servizio, della mobilità, dell'utenza e delle stesse gestioni rappresentate [cfr. comunicazioni già inviate sull'argomento].
Anche in accoglimento delle raccomandazioni dell'AGCM sul contenimento della royalty a favore di una riduzione del prezzo al pubblico.

Le scriventi Federazioni, inoltre, sottolineano come già nel merito, abbiano sintetizzato la loro posizione con il documento illustrato in data 23 Settembre 2014 nel corso della riunione tenuta in sede MIT.

Considerando che i soggetti coinvolti sono molteplici – Regioni comprese nella loro qualità di Pubblica Amministrazione Concedente le autorizzazioni petrolifere – e

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

che i «disciplinari» che integrano la Concessione non possono essere appannaggio di Società private aggiudicatarie delle singole tratte (integrate o meno) le scriventi Federazioni sollecitano un rapido chiarimento ed una chiara decisione in ordine all'assunzione delle decisioni necessarie a riavviare gli «Affidamenti» attraverso gare di evidenza pubblica.

Tali riaffidamenti non possono non tenere conto della necessità di procedere a chiusure di impianti marginali ed inefficienti; di garantire, con continuità e regolarità, il pubblico servizio in ogni condizioni; di richiamare le caratteristiche indispensabili – ex Lege 1034/70 e D.Lgs.112/98 – per aggiudicarsi l'affidamento (compresa la certezza della continuità dell'approvvigionamento dei prodotti petroliferi; del ruolo delle Regioni nel processo di affidamento; delle osservazioni ripetutamente effettuate dall'AGCM sull'esclusiva d'area e sui servizi di ristoro e non oil sotto-pensilina; degli Accordi interprofessionali sottoscritti, in sede Minindustria, a Luglio ed a Dicembre 2002 sulla continuazione dei contratti – chiunque sia il nuovo Affidatario – con i Gestori presenti fino alla naturale scadenza contrattuale.

Ciò, a tutela dei livelli occupazionali [nel comparto, oggi, i lavoratori diretti sono oltre 6.000] che verrebbero irrimediabilmente compromessi: soprattutto se si facesse strada l'idea di una «selfizzazione» selvaggia che violerebbe le ragioni stesse che hanno mantenuto questo settore nell'area concessoria in quanto svolge un «pubblico servizio» a favore degli utenti, difficilmente assicurabile senza la presenza dei Gestori e degli addetti.
Ventiquattro ore al giorno, trecentosessantacinque giorni l'anno. Solo per rimanere ai titoli.

É di tutta evidenza che, di fronte al perdurante silenzio, le scriventi si riservano ogni azione – sul piano squisitamente sindacale oltrechè giuridico – per tutelare i diritti dei propri associati: ivi compresa l'impugnazione singola e collettiva degli atti che dovessero essere emanati in violazione delle norme richiamate.
Le scriventi rimangono in attesa di un cenno di riscontro.
Vivissime cordialità.

FAIB Autostrade: Antonino **LUCCHESI**
FEGICA: Roberto **DI VINCENZO**
ANISA: Stefano **CANTARELLI**

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FONDO INDENNIZZI: PROROGATO AL 30/4 VERSAMENTO SECONDA RATA

— 25 gennaio 2015



È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale di data 21 gennaio 2015 il Decreto del Ministero dello sviluppo economico del 3 dicembre 2014 – che modifica quello del 19 aprile 2013 – che dispone **la proroga dal 31 dicembre 2014 al 30 aprile 2015** del versamento alla Cassa conguagli GPL della seconda rata del contributo dovuto dai titolari di autorizzazione e dai gestori per il Fondo indennizzi.

Il decreto originario [dal titolo «*Contributi per i costi ambientali di ripristino dei luoghi a valere sul Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti e suo rifinanziamento*»] prevedeva, come è noto, oltre all'accesso al contributo del fondo per la razionalizzazione per chiusure effettuabili entro il 31.12.2014 per i titolari di impianti non integrati verticalmente nel settore della raffinazione e con non più di dieci impianti [articolo 1, comma 2, lettera a)], all'accesso al contributo anche per i costi ambientali di ripristino dei luoghi a seguito di chiusura di impianti di distribuzione dei carburanti [articolo 1, comma 2, lettera b)], la conferma degli indennizzi ai gestori già previsti sin dagli anni Novanta ai sensi delle norme allora vigenti e rimodulate nel tempo.

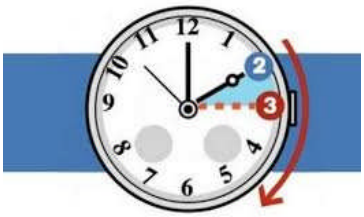
In particolare, l'articolo 6, comma 1, del decreto ministeriale del 19 aprile 2013, disponeva l'entità della contribuzione a carico di titolari dell'autorizzazione e gestori:

«1. *Il Fondo è integrato attraverso un contributo a carico dei titolari di autorizzazione e dei gestori degli impianti di distribuzione carburanti della rete ordinaria, articolato in una componente fissa ed in una componente variabile, della seguente misura:*
- componente fissa a carico dei soggetti titolari di impianti pari a 100 euro e pari a 2.000 euro per gli impianti dichiarati incompatibili;
- componente variabile per tutti gli impianti calcolata ***SU OGNI LITRO DI CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE*** *[ossia: benzina, gasolio e G.P.L.]* ***VENDUTO IN RETE ORDINARIA NELL'ANNO 2013*** *nella misura di 0,0015 euro a carico dei soggetti titolari di impianti e* ***DI 0,0005 EURO A CARICO DEI GESTORI****. Tali valori sono aumentati per i soggetti titolari di impianti a 0,002 euro per gli impianti ubicati in bacini d'utenza provinciali ad alta densità territoriale, che sono determinati, con decreto direttoriale entro 60 giorni dalla entrata in vigore del presente decreto, in funzione delle vendite di carburante, del numero degli impianti di distribuzione dei carburanti e del numero dei veicoli immatricolati nella stessa provincia. L'importo a carico dei soggetti titolari è aumentato di dieci volte per gli impianti dichiarati incompatibili.*
Il titolare per il calcolo della componente variabile può far valere i quantitativi di litri di carburante per autotrazione (benzina, gasolio e G.P.L.) venduti all'impianto nell'anno 2013.»

In merito agli importi ed alle scadenze, l'articolo 6, comma 3, del decreto ministeriale del 19 aprile 2013, così prevedeva:

«3. I *titolari di impianti ed i gestori provvedono al pagamento alla Cassa del contributo per il rifinanziamento del Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti di cui al comma 1 per l'annualità 2013 secondo le seguenti modalità:*
- un primo versamento entro il 30 aprile 2014, a titolo di anticipo, corrispondente al 50% del contributo dovuto di cui al comma 1, calcolato sulla base della stima dei quantitativi di carburante per autotrazione venduti nel corso dell'anno 2013;
- un secondo versamento entro il 31 DICEMBRE 2014*, a titolo di conguaglio, corrispondente all'importo residuo del contributo dovuto di cui al comma 1, calcolato sulla base dei quantitativi di carburanti per autotrazione effettivamente venduti nell'anno 2013, accertati anche in riscontro con i dati in possesso dell'Agenzia delle Dogane.*
Copia delle ricevute di bonifico, accompagnate da un rendiconto delle somme dovute, devono essere inviate in pari date alla Cassa.»

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA



Ora la nuova modifica al decreto stabilisce che **IL TERMINE DEL VERSAMENTO DELLA SECONDA RATA** [ossia della rata del conguaglio] **DEL 31 DICEMBRE 2014 È PROROGATO AL 30 APRILE 2015**.

Il Ministero precisa nelle premesse che «*la Cassa conguaglio ha sostanzialmente esaurito le risorse derivanti dai precedenti rifinanziamenti del Fondo» e che «le domande per i contributi per i costi ambientali gravano esclusivamente sul nuovo rifinanziamento del 2014 del Fondo stesso, del quale sono già disponibili presso la stessa Cassa le risorse derivanti dal versamento in acconto effettuato da titolari e gestori per un importo di oltre 20 milioni di euro*».

E poiché il Ministero ha presentato alla Cassa circa 250 domande di contributi, con istruttoria completata, per un importo di oltre 15 milioni di euro in tutto, il residuo fondo disponibile è assai limitato: meno di 5 milioni di euro a fronte di ulteriori ben 420 domande di accesso al Fondo la cui istruttoria è in *standby*.

Senza la seconda rata, dunque, il meccanismo si blocca e con la seconda rata rischia comunque di incepparsi in parte: diminuzione dei consumi e difficoltà economiche del settore già ora – ed al netto del dibattito su chi paga lo sfoltimento della rete [uno degli scogli più acuminati disseminati sul tavolo della ristrutturazione] – stanno mettendo in crisi un dispositivo che aveva dato fino a pochissimi anni fa ottimi risultati come ammortizzatore sociale, e per di più del tutto «*autarchico*» nel settore, senza alcun ricorso a risorse pubbliche.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

L'AMMAINA BANDIERA DELLE AGENZIE ENI

— 25 gennaio 2015



Già trapelata da alcuni mesi con segnalazioni da parte dei sindacati dei dipendenti, la notizia della fine del modello delle agenzie in casa ***ENI*** *è a tutti gli effetti definitiva ed ufficiale, tanto che se ne è occupato il Parlamento nazionale, precisamente con una interrogazione a risposta in Commissione n. 5/04196 di data 3 dicembre 2014 del Deputato* ***Dario GINEFRA****, del PD, cui ha dato risposta il 22 gennaio il Viceministro dello sviluppo economico, prof.* ***Claudio DE VINCENTI****, come più sotto dettagliatamente pubblichiamo.*

Così, infatti, l'On.le **GINEFRA interroga** il Ministro per lo sviluppo economico:

Premesso che:
– le Agenzie Eni sono da oltre 50 anni l'interfaccia dell'Eni spa sul territorio nazionale;
– le attività svolte dalle suddette agenzie nello specifico sono le seguenti: commercializzazione di prodotti petroliferi e non, su tutte le stazioni di servizio Eni assistenza e commercializzazione di prodotti petroliferi su clientela extrarete (lubrificanti per mezzi a trazione ed industriali e altri prodotti speciali), assistenza e commercializzazione di carte di pagamento a clientela dotata di flotte di automezzi leggeri e pesanti;
– per lo svolgimento delle indicate attività le Agenzie si avvalgono di personale qualificato suddiviso per settori che operano da sempre con grande professionalità e contribuendo al *business* carburanti e lubrificanti di ENI, nonché ad una presenza prestigiosa sul territorio del marchi nazionale Eni;
– in questi giorni le organizzazioni sindacali hanno appreso ufficialmente della chiusura o del possibile accorpamento di alcune Agenzie con gravi ripercussioni sul quel personale di Agenzie di fatto escluso dalla ventilata riorganizzazione unilaterale da parte dell'Eni;
– se venisse confermata tale inquietante prospettiva ipotizzata da Eni, tutto o quasi il personale delle agenzie chiuse sarebbe a breve ad alto rischio occupazionale, lasciando in tal modo più di 400 famiglie senza un futuro e tutto questo nell'assoluto silenzio degli organi di stampa e di comunicazione, pur trattandosi di un colosso strategico a capitale pubblico e che ha generato forti utili negli anni precedenti;
– a tal proposito le organizzazioni sindacali hanno chiesto, per mezzo della **FILCAMS CGIL**, «*l'intervento della politica in una fase delicata come questa, che ha visto un'azienda di Stato non sottrarsi a ricevere i continui contributi nazionali. Appare evidente che la prassi seguita sinora potrebbe generare soluzioni a danno dei lavoratori interessati e dei valori meritocratici espressi in questi anni dal personale delle Agenzie della struttura nazionale che coinvolgerà numerose famiglie*»;



On.le Dario Ginefra

interroga per sapere:
– se sia a conoscenza di tali circostanze;
– se non ritenga opportuno avviare un immediato confronto di merito fra tutte le istituzioni coinvolte, finalizzato alla salvaguardia dei posti di lavoro e del ruolo fondamentale delle Agenzie Eni.

Nella sua **risposta**, il Viceministro **DE VINCENTI** così relaziona:

In relazione all'atto di sindacato ispettivo in titolo, con il quale l'onorevole interrogante chiede di conoscere se il Governo sia a conoscenza della possibile chiusura e/o accorpamento, con gravi ricadute occupazionali, delle Agenzie ENI che svolgono la propria attività di commercializzazione di prodotti petroliferi ed assistenza alle stazioni di servizio a marchio ENI su tutto il territorio nazionale, e se non intenda avviare un immediato confronto, pur rilevando che l'argomento trattato non rientra nelle competenze dirette di questo Ministero, per effetto dei processi di privatizzazione e liberalizzazione, in corso ormai da tempo, degli asset delle imprese una volta partecipate dallo

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Stato, di seguito si forniscono gli elementi assunti direttamente da ENI.

La Società ENI, durante la seconda metà del 2014, ha deciso di avviare una serie di progetti interni mirati principalmente al recupero di efficienza, all'eliminazione degli sprechi e ad una migliore e più appropriata struttura organizzativa per garantire il presidio e la sostenibilità delle attività commerciali negli anni a venire.



Viceministro Claudio De Vincenti

In questo contesto, uno dei progetti fondamentali individuati riguarda la trasformazione e l'omogeneizzazione del modello di presidio commerciale indiretto della rete carburanti (attraverso agenti), al modello di gestione diretto (attraverso propri dipendenti).

Già dall'anno 2006 era stato avviato il primo processo di passaggio in diretta di una parte della rete carburanti, che fino al 2005 era gestita interamente tramite Agenti. Nel corso degli anni 2006-2009, la metà della rete carburanti è stata portata in gestione diretta ed attualmente la rete carburanti è gestita con il modello ibrido che prevede la contemporanea presenza di presidi territoriali affidati in parte ad una struttura di propri dipendenti (circa il 50 per cento della rete) e in parte ad una struttura composta da agenti o agenzie.

La Società ENI ha evidenziato, al riguardo, i motivi per i quali ha deciso di optare per un'unica soluzione omogenea di presidio territoriale della rete carburanti, attraverso una struttura affidata completamente a dipendenti: razionalizzare il sistema di gestione della rete carburanti, attualmente gestito con due modalità, adottando un solo modello di presidio che consenta di uniformare i processi di governo e accorci la filiera operativa (modello di «diretta» coerente con quello adottato dalle altre major petrolifere); utilizzare il modello di agenzia per i soli contesti che per caratteristiche prevedono il procacciamento di nuovi clienti, ottimizzando nel contempo i *format* contrattuali (obbligo di esclusiva) e la revisione dei parametri provvigionali; ampliare l'utilizzo di risorse e professionalità interne in una fase delicata di contrazione dei consumi petroliferi interni; ottenere risparmi strutturali verso l'attuale modello ibrido a vantaggio della futura sostenibilità dell'intero comparto rete carburanti.

Infine, per ciò che riguarda il settore dei lubrificanti, ENI ha ulteriormente evidenziato la necessità di recuperare efficienza e redditività anche in questo comparto, circostanza che ha portato la Società a snellire la struttura commerciale in modo selettivo, operando soprattutto in quei territori dove già la redditività delle strutture commerciali era critica e scegliendo soluzioni alternative in grado di garantire sostenibilità economica alle strutture terze ed all'azienda.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

IMPOSTE CARBURANTI ITALIA: DAL 34 AL 44 % PIÙ ALTE DELLA MEDIA U.E.

— 25 gennaio 2015



Mentre c'è ancora chi si domanda come mai se il prezzo del petrolio crolla ben del 60 % non si abbassi nella stessa misura il prezzo alla pompa, sarà bene ricordare che due fattori – uno più contenuto ed uno ben più consistente – contribuiscono a rendere impossibile quell'aspettativa: il deprezzamento del cambio euro sul dollaro e l'invarianza delle imposte di base sui carburanti.
E per imposte di base si intende l'accisa e l'IVA sull'accisa, senza considerare l'IVA trascinata dall'incremento o dal decremento del prezzo industriale, cioè del prodotto e dei costi e margini della sua distribuzione al circuito del consumo.

Da quando il greggio ha cominciato a scendere, ossia da sei mesi a questa parte, il cambio euro/dollaro si è deprezzato del 13,7 % [e – dopo l'ulteriore calo di venerdì a seguito delle misure della Banca Centrale Europea -, addirittura del 16,8 %!], con l'ovvia conseguenza che, se in dollari il petrolio ha perduto 55 punti percentuali, in euro il barile è sceso del 48 %.

A loro volta le quotazioni dei prodotti petroliferi [benzina e gasolio], hanno perso rispettivamente il 53 ed il 47 %, ma il deprezzamento dell'euro ha limitato questo crollo, sempre rispettivamente, al 45 ed al 38 %.
La caduta delle quotazioni ha trascinato, ovviamente, anche le imposte, per quella parte dell'IVA sul prezzo totale che si riferisce alla componente del prezzo industriale, ma l'accisa di base da sei mesi fa ad ora non è mutata: è scesa solo dello 0,3-0,4 % [perché dal 01.01.2015 è stato cancellato l'aumento di 2,4 millesimi di euro/litro scattato il 1° marzo 2014]; una variazione ininfluente sul prezzo finale, sul quale peraltro aumenta il peso della componente che è rimasta rigida, cioè le imposte di base.

Variazione del prezzo in sei mesi [€/litro]

	Benzina	Gasolio
Prezzo	-0,319	-0,274
Imposte di base	-0,002	-0,003
Prodotto	-0,359	-0,312
Fattore cambio	+0,051	+0,059
Distribuzione	-0,009	-0,018

Da sei mesi a questa parte, insomma, le imposte di base [cioè l'accisa ivata], sono scese di 2-3 millesimi/litro a seconda del prodotto, il prodotto [cioè il carburante «vero»] con IVA ha perso 36 cent/litro per la benzina e 31 per il gasolio, i costi e margini di distribuzione con IVA sono stati ridotti di 1-2 cent/litro a seconda dei prodotti ed il fattore cambio ha inciso con un aumento tra i 5 ed i 6 cent/litro con IVA, sempre a seconda dei prodotti.

Risultato: il prezzo alla pompa è sceso di 32 cent/litro per la benzina e di 27 per il gasolio, ossia rispettivamente del 18 e del 17 %, valori lontani da quel 48 % che è il crollo del greggio in euro, ma ben spiegabili se si considera che il peso dell'accisa e dell'IVA che grava sull'accisa vale ora per la benzina il 63 % e per il gasolio il 56 % del prezzo che paga il consumatore.

E, sempre parlando di imposte, all'inizio di gennaio la somma di accisa ed IVA sull'accisa gravante sulla benzina valeva in Italia 0,889 euro/litro, contro una media aritmetica dell'Unione Europea di 0,664: una differenza in più 0,225 euro/litro e del 33,8 %, differenza che sale a 0,234 se si tiene conto che le varie addizionali regionali di accisa incidono, in base ai quantitativi di consumi sul totale, su scala nazionale ponderata per altri 9 millesimi/litro.

Più elevato è solo il valore in Olanda, con 0,937 euro/litro, mentre il valore minimo comunitario è registrato per la Bulgaria, con 0,436; il valore più alto risulta 2,15 volte più grande del valore minimo. Sulla risultante pesano anche le aliquote IVA vigenti nei vari Paesi comunitari che vanno da un minimo del 17 % in Lussemburgo ad un massimo del 27 % in Ungheria, con una media del 21,6 %, quasi coincidente con il 22 % vigente in Italia.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Accisa ivata nell'Unione Europea – Benzina – €/klt

Paese	% IVA	Accisa	IVA accisa	Accisa ivata
Olanda	21,0	774,07	162,55	936,62
ITALIA	**22,0**	**728,40**	**160,25**	**888,65**
Regno Unito	20,0	740,39	148,08	888,46
Grecia	23,0	679,53	156,29	835,82
Germania	19,0	654,50	124,36	778,86
Finlandia	24,0	623,70	149,69	773,39
Danimarca	25,0	613,90	153,47	767,37
Portogallo	23,0	617,51	142,03	759,54
Francia	20,0	630,50	126,10	756,60
Irlanda	23,0	607,72	139,78	747,50
Slovenia	22,0	610,65	134,34	744,99
Belgio	21,0	613,57	128,85	742,42
Svezia	25,0	593,37	148,34	741,71
Slovacchia	20,0	570,17	114,03	684,20
MEDIA	**21,6**	**546,00**	**117,99**	**663,99**
Malta	18,0	509,39	91,69	601,08
Croazia	25,0	476,95	119,24	596,18
Austria	20,0	493,36	98,67	592,03
Cipro	19,0	489,70	93,04	582,74
Cechia	21,0	463,94	97,43	561,37
Romania	24,0	452,56	108,62	561,18
Spagna	21,0	462,84	97,20	560,04
Lussemburgo	17,0	462,09	78,56	540,65
Lituania	21,0	434,43	91,23	525,66
Lettonia	21,0	423,20	88,87	512,07
Estonia	20,0	422,77	84,55	507,32
Ungheria	27,0	387,35	104,58	491,93
Polonia	23,0	388,42	89,34	477,76
Bulgaria	20,0	363,02	72,60	435,63

Sempre all'inizio di gennaio la somma di accisa ed IVA sull'accisa gravante sul gasolio valeva in Italia 0,753 euro/litro, contro una media aritmetica dell'Unione Europea di 0,524: una differenza in più 0,230 euro/litro e del 43,9 %.

Più elevato è solo il valore nel Regno Unito, con 0,888 euro/litro, mentre il valore minimo comunitario è registrato per il Lussemburgo, con 0,392 ed il valore più alto risulta 2,27 volte più grande del valore minimo.

Accisa ivata nell'Unione Europea – Gasolio – €/klt

Paese	% IVA	Accisa	IVA accisa	Accisa ivata
Regno Unito	20,0	740,39	148,08	888,46
ITALIA	**22,0**	**617,40**	**135,83**	**753,23**
Svezia	25,0	510,85	127,71	638,56
Slovenia	22,0	508,50	111,87	620,37
Irlanda	23,0	499,00	114,77	613,77
Olanda	21,0	490,06	102,91	592,97
Francia	20,0	480,70	96,14	576,84
Finlandia	24,0	462,80	111,07	573,87
Germania	19,0	470,40	89,38	559,78
Cipro	19,0	460,70	87,53	548,23
Danimarca	25,0	420,24	105,06	525,30
MEDIA	**21,6**	**430,62**	**92,95**	**523,58**
Romania	24,0	421,81	101,23	523,04
Belgio	21,0	427,69	89,81	517,50
Malta	18,0	422,42	76,04	498,46
Portogallo	23,0	402,01	92,46	494,47
Austria	20,0	409,64	81,93	491,57
Slovacchia	20,0	406,05	81,21	487,26
Cechia	21,0	395,65	83,09	478,74
Estonia	20,0	392,92	78,58	471,50
Croazia	25,0	372,70	93,17	465,87
Ungheria	27,0	356,73	96,32	453,05
Spagna	21,0	368,83	77,45	446,28
Lettonia	21,0	346,03	72,67	418,70
Grecia	23,0	339,55	78,10	417,65
Polonia	23,0	339,48	78,08	417,56
Lituania	21,0	330,17	69,34	399,51
Bulgaria	20,0	329,79	65,96	395,75
Lussemburgo	17,0	335,00	56,95	391,95