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

FIGISC ANISA NEWS 04/2018 08.04.2018

FATTURAZIONE ELETTRONICA E AUMENTO COSTI COMMISSIONE



Una azione intollerabile che, oltre a vanificare per intero il beneficio con il quale il Governo aveva inteso compensare gli oneri iniqui imposti dai gestori, prontamente riassorbito dai circuiti bancari, raddoppia di fatto la previsione di spesa rispetto alla quale era stata offerta copertura anche attraverso le maggiori entrate legate proprio all'introduzione della fatturazione elettronica e all'abolizione della carta carburanti.

IN QUESTO NUMERO

COMMISSIONI CARTE: GESTORI CONTRO LA "PREDATORIETÀ"

Roma 5 Aprile 2018 – Destinatari: NEXI SpA, BANCOMAT SpA, MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE, AUTORITÀ GARANTE CONCORRENZA E MERCATO Oggetto: Utilizzo di carte…

AUTOSTRADE: TUTTI I NUMERI DELLA CRISI

Nel corso di un incontro di pochi giorni fa con le organizzazioni dei gestori delle aree di servizio autostradali, un…

FIGISC ANISA NEWS 04/2018

SOMMARIO

FATTURAZIONE ELETTRONICA E AUMENTO COSTI COMMISSIONE
8 aprile 2018

COMMISSIONI CARTE: GESTORI CONTRO LA "PREDATORIETÀ"
8 aprile 2018

AUTOSTRADE: TUTTI I NUMERI DELLA CRISI
8 aprile 2018

FATTURA ELETTRONICA (2): LA LETTERA DI FIGISC ED ANISA A CASERO
8 aprile 2018

AGENZIA ENTRATE: MEZZI DI PAGAMENTO PER DETRAZIONE IVA
8 aprile 2018

OBBLIGO METANO: DECRETO SUGLI "ONERI ECCESSIVI"
8 aprile 2018

ANDAMENTO DEI PREZZI NEL MESE DI MARZO
8 aprile 2018

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

FATTURAZIONE ELETTRONICA E AUMENTO COSTI COMMISSIONE

— 8 aprile 2018



COMUNICATO STAMPA DEL 5.4.2018

GESTORI AL VICEMINISTRO CASERO: LE DISPONIBILITA' OFFERTE DALLA CATEGORIA SULLA FATTURAZIONE ELETTRONICA POSSONO ESSERE CONFERMATE SOLO IN PRESENZA DELLA EFFETTIVA SOLUZIONE DELLA QUESTIONE SUI COSTI DELLA MONETA ELETTRONICA. PREVISTI NUOVI INCONTRI ENTRO LA FINE DI APRILE.

La fatturazione elettronica (peraltro ancora in via di ulteriori precisazioni applicative) non può essere considerata sganciata dalla piena conferma degli impegni assunti dal Governo stesso in ordine all'effettivo contenimento dei costi connessi all'utilizzo della moneta elettronica. É quanto le Organizzazioni dei Gestori, **FAIB**, **FEGICA** e **FIGISC ANISA**, hanno tenuto a precisare al Viceministro dell'Economia, **CASERO**, nel corso dell'incontro tenuto nella giornata del **4 aprile**.

In particolare – si legge nella nota congiunta diffusa dalle Federazioni di categoria – **è indispensabile che** l'azione del **Governo confermi in modo tangibile che il provvedimento in ordine alla previsione del credito d'imposta a favore dei Gestori ricomprenda anche le transazioni effettuate con carte di debito** (esempio: pagobancomat) **e che il medesimo credito d'imposta sia spendibile tempestivamente e non sia soggetto a tassazione**. Inoltre – prosegue la nota – **a nulla può valere qualsiasi soluzione individuata, se ai monopolisti del circuito bancario non viene impedito, a monte, di intascarne gli effetti**. In sostanza – denunciano le Organizzazioni sindacali – in una non casuale concomitanza con la pubblicazione di Gazzetta Ufficiale del provvedimento a favore dei Gestori, a dicembre scorso, **società emittenti di carte di pagamento elettroniche hanno di già comunicato il raddoppio delle commissioni sulle transazioni relative**, potendo contare sul monopolio di fatto che controlla incontrastato questo segmento di mercato.

Una azione intollerabile che, oltre a **vanificare per intero il beneficio con il quale il Governo aveva inteso compensare gli oneri iniqui imposti dai gestori, prontamente riassorbito dai circuiti bancari, raddoppia di fatto la previsione di spesa rispetto alla quale era stata offerta copertura anche attraverso le maggiori entrate legate proprio all'introduzione della fatturazione elettronica e all'abolizione della carta carburanti**. Ove questa autentica scorreria anche ai danni dello Stato, oltreché dei Gestori, non fosse impedita, **alla categoria non rimarrebbe che attivare ogni iniziativa, anche di sciopero, a tutela**.

Le Organizzazioni – conclude la nota – hanno infine registrato l'**impegno del Viceministro a promuovere azioni coerenti con le istanze poste e nuovi incontri entro la fine di aprile**.

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

COMMISSIONI CARTE: GESTORI CONTRO LA "PREDATORIETÀ"

— 8 aprile 2018



Roma 5 Aprile 2018 – Destinatari:

NEXI SpA, BANCOMAT SpA, MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE, AUTORITÀ GARANTE CONCORRENZA E MERCATO

Oggetto: ***Utilizzo di carte di credito/debito per il pagamento delle forniture di carburanti e lubrificanti. Pagamento commissioni***.

Egregi Presidenti, le scriventi Federazioni che organizzano i Gestori degli impianti stradali ed autostradali di distribuzione carburanti per uso di autotrazione, intendono porre alla sua attenzione l'annosa problematica relativa alle commissioni che, tanto il circuito Nexi quanto Bancomat – monopolisti del settore dell'intermediazione- pretendono dai medesimi Gestori per ogni transazione effettuata (al netto dell'affitto dei Pos e del gravame rappresentato dagli oneri di connessione telefonica) sugli impianti a pagamento delle forniture dei prodotti autotrazione (Benzine, Gasoli, Gpl e Metano).

Come è noto, verso il prezzo al pubblico, il ricavo lordo dei Gestori si aggira intorno al 2,5% ed è quindi improbabile che la stessa Categoria possa corrispondere le commissioni che il circuito addebita: sopratutto se – in esecuzione di quanto disposto con la Legge di Bilancio 2018 n. 205 del 27 dicembre 2017 – lo strumento del pagamento tracciabile (cioè con carte di credito/debito) diventa imprescindibile per consentire agli utilizzatori finali la detraibilità e deducibilità per i consumi dei carburanti destinati all'impresa (e assoggettati all'emissione di fattura elettronica). Proprio in virtù di questi "*oneri aggiuntivi*" il MEF ha predisposto, con lo stesso strumento legislativo, un "*credito di imposta*" per il 50% delle commissioni corrisposte dai Gestori sulle transazioni effettuate con carte di credito/debito, riconoscendo, indirettamente, l'insostenibilità del 100% di un gravame che è composto – per circa il 97% – da Accisa, Iva e Ricavo Industriale Lordo.

Con un tempismo degno di altre iniziative, in concomitanza con la pubblicazione su GU del provvedimento richiamato, i Gestori hanno ricevuto una comunicazione di "*variazione unilaterale*" delle condizioni che, di fatto, ha quasi raddoppiato l'onere sulle singole transazioni. In altre parole tale atteggiamento ha di fatto vanificato l'impegno del Governo e del Parlamento: raddoppiare le commissioni, infatti, equivale a dire che i Gestori saranno costretti a trasferire – *tout court* – il "*credito d'imposta*" già definito, al circuito bancario (in senso lato). Abbiamo più volte rappresentato al Viceministro che, a nostro avviso, sulla scorta di quanto è già stato definito in sede comunitaria (tetto di 0,20-0,30 all'*interchange fee*), dovesse essere introdotto, anche per questo settore, un limite invalicabile oltre il quale sia impraticabile ogni aumento: un ricavo lordo del Gestore pari al 2,5% verso il prezzo al pubblico, non può consentire il pagamento di commissioni che non siano contenute nello 0,4/0,5% . A pena del fallimento dell'impresa. In altre parole o si innalzano i ricavi dei Gestori al 20% o si mettono gli stessi nelle condizioni di pagare commissioni solo sulla quota di prezzo al pubblico rappresentata dal proprio margine pro-litro.

Sulla scorta di queste brevi considerazioni, le scriventi Federazioni intendono chiedere – tanto a Nexi quanto a Bancomat- un urgente incontro nel corso del quale definire il contesto al cui interno possono essere mantenuti rapporti che non abbiano la caratteristica della "*predatorietà*" come frutto del'assoluta condizione di vantaggio (monopolio) dei soggetti che intermediano il servizio. Analogo invito viene rivolto al Viceministro affinchè promuova una riunione *ad hoc* ed assuma tutte le iniziative atte a consentire il ripristino di quelle condizioni di praticabilità della norma – volute da Governo e Parlamento – ed oggi vanificate dalle iniziative unilaterali assunte da Nexi SpA e Bancomat SpA. All'Agcm le scriventi chiedono di verificare la sussistenza di elementi minimali di concorrenza in un settore nel quale la presenza debordante di soggetti economici che – facendo leva su condizioni di assoluto monopolismo -, riducono fortemente il "*Mercato*". Le scriventi, rimangono in attesa di un cortese cenno di riscontro.
[**FAIB – FEGICA – FIGISC**]

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

AUTOSTRADE: TUTTI I NUMERI DELLA CRISI

— 8 aprile 2018



Nel corso di un incontro di pochi giorni fa con le organizzazioni dei gestori delle aree di servizio autostradali, un dirigente di una primaria compagnia petrolifera, riferendosi all'andazzo del mercato del comparto, dice testualmente che…. «*ci vorrebbe un miracolo*»…. E, purtroppo, fin qui niente di nuovo.

Sul perché ormai si confidi solo in improbabili miracoli, si desume mettendo insieme un po' di numeri – anche al di là dei soliti rendiconti a costante segno negativo sulle vendite di carburanti – che rendono il senso di quello che è successo negli ultimi quindici anni nella rete che avrebbe dovuto essere il «*fiore all'occhiello*» del Paese in termini di servizi alla mobilità. Numeri dai quali, peraltro, risalta conclamato che mentre il «*segno meno*» prevale in tutte le grandezze economiche, vi è un solo «*segno più*»: quello dei pedaggi.

La fonte dei dati è oggettiva ed «*ufficiale*»: le statistiche puntuali ed approfondite di **AISCAT**, per un **periodo** che va **dal 2001 al 2016** (quelle per il 2017 saranno disponibili nei prossimi mesi) sono state, infatti, compulsate per mettere insieme questa sintetica relazione sul sistema autostradale nazionale.

In premessa, va detto che il quadro che viene rappresentato riguarda la parte della rete ampiamente maggioritaria, ossia le **tratte in concessione** [ma ne sono escluse le tratte di **ANAS** (894,0 km nel 2001, 939,8 nel 2016)], che ne costituiscono circa l'84 %, un campione, pertanto, estremamente significativo della totalità del comparto.

Sul campione preso in esame, la rete in concessione si è «*allungata*» del 7,78 % in quindici anni, dai 5.550,9 km del 2001 ai 5.982,9 km del 2016, ampliamento avvenuto per l'85 % dopo il 2007, ossia negli anni della grande recessione economica.

I volumi del traffico sono aumentati dal 2001 al 2016 del 12,14 % (da 74.143,4 a 82.024,5 milioni di km, percorsi da tutti i veicoli che hanno avuto accesso alla rete), ma sono diminuiti dal 2007 al 2016 del 2,10 % (da 83.787,1 a 82.024,5), mentre il numero dei veicoli teorici medi giornalieri è bensì aumentato del 4,59 % conteggiando dal 2001 (da 37.191 a 38.898), ma é diminuito negli anni della recessione del 7,71 % dal 2007 al 2016 (da 42.148 a 38.898). Distinguendo nei volumi di traffico generati dai diversi tipi di veicoli, quello dei veicoli leggeri è aumentato dal 2001 al 2016 del 13,59 % (da 55.886,8 a 63.484,1 milioni di km), ma dal 2007 al 2016 è lievemente diminuito dello 0,12 % (da 63.557,5 a 63.484,1 milioni di km), ma è quello dei veicoli pesanti a scontare il più pesante contributo di perdite: pur essendo aumentato dal 2001 al 2016 del 7,44 % (da 17.256,6 milioni di km a 18.540,4), gli anni della recessione hanno portato ad una perdita dell'8,35 % (dai 20.229,6 milioni di km del 2007 ai già citati 18.540,4 del 2016).

Dal 2001 al 2016 le aree di servizio per il rifornimento di carburanti del campione della rete sono passate da 409 a 407 unità, nel 2007 le unità erano 415: in sostanza una rete distributiva quasi ferma.

LUNGHEZZA KM, N. AREE DI SERVIZIO, TRAFFICO E VTGM

Anno	KM	AdS carburanti	Mln veicoli-km	VTMG
2001	5.550,9	409	73.143,4	37.191,0
2002	5.550,4	410	75.224,5	38.252,0
2003	5.550,4	411	77.436,2	39.376,0
2004	5.553,7	411	79.054,8	40.065,0
2005	5.594,9	411	79.404,4	40.046,0
2006	5.606,5	412	81.888,6	41.233,0
2007	5.611,8	415	83.787,1	42.148,0
2008	5.651,3	417	83.072,3	41.374,0
2009	5.651,3	420	82.430,7	41.167,0
2010	5.690,0	424	83.271,3	41.306,0
2011	5.690,2	425	82.357,1	40.850,0
2012	5.715,5	425	76.424,9	37.633,0
2013	5.732,5	423	75.122,0	36.927,0
2014	5.827,5	422	75.881,7	36.729,0
2015	5.947,3	408	79.352,2	37.969,0
2016	5.982,9	407	82.024,5	38.898,0
Var % 2016 sul 2001	+7,78 %	-0,49 %	+12,14 %	+4,59 %
Var % 2016 sul 2007	+6,61 %	-1,93 %	-2,10 %	-7,71 %

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

TRAFFICO PER VEICOLI (MILIONI DI VEICOLI-KM)

Anno	Mln Veicoli-km veicoli leggeri	Mln Veicoli-km veicoli pesanti	Mln Veicoli-km veicoli totali
2001	55.886,8	17.256,6	73.143,4
2002	57.388,4	17.836,1	75.224,5
2003	59.080,0	18.356,2	77.436,2
2004	59.996,0	19.058,8	79.054,8
2005	60.220,8	19.183,6	79.404,4
2006	62.124,7	19.763,9	81.888,6
2007	63.557,5	20.229,6	83.787,1
2008	63.266,1	19.806,2	83.072,3
2009	64.207,8	18.222,9	82.430,7
2010	64.498,1	18.773,2	83.271,3
2011	63.604,9	18.752,2	82.357,1
2012	59.077,9	17.347,0	76.424,9
2013	58.177,4	16.944,6	75.122,0
2014	58.805,9	17.075,8	75.881,7
2015	61.456,5	17.895,7	79.352,2
2016	63.484,1	18.540,4	82.024,5
Var % 2016 sul 2001	+13,59 %	+7,44 %	+12,14 %
Var % 2016 sul 2007	-0,12 %	-8,35 %	-2,10 %

Le vendite di carburanti del campione di rete esaminata sono cadute dal 2001 al 2016 del 62,24 % (da 4.181,2 milioni di litri a 1.578,8), la perdita dal 2007 al 2016 è pari al 55,60 % (da 3.555,5 milioni di litri ai già citati 1.578,8), ossia è quasi il 90 % della perdita totale del quindicennio.

Sul dettaglio dei prodotti, le vendite di benzina crollano dal 2001 al 2016 da 1.602,9 milioni di litri a 271,3 (-83,07 %), di cui dal 2007 al 2016 da 822,0 milioni di litri a 271,3 (-67,00 %), le vendite di gasolio crollano dal 2001 al 2016 da 2.387,2 milioni di litri a 1.133,4 (-52,52 %), di cui dal 2007 al 2016 da 2.611,3 milioni di litri a 1.133,4 (-56,60 %), infine, perfino quelle di gpl registrano un calo dal 2001 al 2016 del -8,90 % (da 191,1 a 174,1 milioni di litri), anche se dal 2007 al 2016 vi è un significativo balzo positivo del 42,47 % (da 122,2 a 174,1 milioni di litri). Nel 2001 le quote di vendita dei prodotti erano del 57,09 % per il gasolio, del 38,34 % per la benzina e del 4,57 % per il gpl, assetto ovviamente molto modificato nel 2016, in cui le quote sono così ripartite: gasolio 71,79 %, benzina 17,18 % e gpl 11,03 %.

VENDITE PER PRODOTTO – MILIONI LITRI

Anno	Benzina mln litri	Gasolio mln litri	GPL mln litri	Totali mln litri	Erogato Ads/ mln litri	Vendite litri/ 100 veicoli-km
2001	1.602,9	2.387,2	191,1	4.181,2	10,223	5,72
2002	1.463,2	2.409,5	229,8	4.102,5	10,006	5,45
2003	1.324,1	2.553,3	145,2	4.022,6	9,787	5,19
2004	1.127,6	2.566,8	155,4	3.849,8	9,367	4,87
2005	1.000,2	2.384,3	167,1	3.551,6	8,641	4,47
2006	887,3	2.586,2	118,3	3.591,8	8,718	4,39
2007	822,0	2.611,3	122,2	3.555,5	8,567	4,24
2008	720,1	2.320,0	267,4	3.307,5	7,932	3,98
2009	693,2	2.386,7	175,8	3.255,7	7,752	3,95
2010	636,3	2.517,9	229,7	3.383,9	7,981	4,06
2011	550,5	2.154,5	206,2	2.911,2	6,850	3,53
2012	389,8	1.641,8	206,9	2.238,5	5,267	2,93
2013	338,4	1.356,1	298,3	1.992,8	4,711	2,65
2014	311,5	1.317,8	212,6	1.841,9	4,365	2,43
2015	289,7	1.234,9	187,7	1.712,3	4,197	2,16
2016	271,3	1.133,4	174,1	1.578,8	3,879	1,92
Var % 2016 sul 2001	-83,07 %	-52,52 %	-8,90 %	-62,24 %	-62,05 %	-66,33 %
Var % 2016 sul 2007	-67,00 %	-56,60 %	+42,47 %	-55,60 %	-54,72 %	-54,64 %

Due indicatori sono assolutamente rilevanti nella dinamica della crisi.

Ogni 100 km percorsi in autostrada si vendevano nel 2001 5,72 litri di prodotti e 4,24 litri nel 2007, mentre nel 2016 i litri sono solo 1,92: il crollo è del 66,33 % sul 2001 e del 54,64 % dal 2007 (la perdita dal 2007 è pari all'82 % dell'intera perdita del quindicennio). L'erogato medio per punto vendita è caduto dai 10,223 milioni di litri del 2001 agli 8,567 milioni di litri del 2007 ed infine ai 3,879 milioni di litri del 2016: la perdita dal 2001 è del 62,05 %, quella dal 2007 del 54,72 % (anche in questo caso la perdita dal 2007 costituisce l'88 % dell'intera perdita cumulata dal 2001).

Moltiplicando le vendite dei carburanti indicativamente per il prezzo medio dei tre prodotti (prendendo per buono il prezzo Italia del MiSE) i volumi monetari indicano che nel 2016 sono stati spesi per acquisto di carburanti in autostrada 1.943,0 milioni di euro, contro i 3.861,7 milioni di euro del 2001 e i 4.183,8 milioni di euro del 2007, con diminuzioni, rispettivamente, del 49,69 % (sul 2001) e del 53,56 % (sul 2007), dipendendo ciò ovviamente anche dalle dinamiche specifiche dei prezzi e non solo del traffico. Dal 2001 al 2016 la spesa per acquisti di benzina in autostrada passano da 1.686 a 392 milioni di euro (-76,77 %), quella per acquisti di gasolio da 2.072 a 1.453 milioni di euro (-29,88 %) e quella per acquisti di gpl da 103 a 98 milioni di euro (-5,02 %). Perdite significative, tanto più ove si consideri che dal 2001 al 2016 il prezzo della benzina è salito del 37,26 %, quello del gasolio del 47,70 %, mentre quello del gpl è aumentato solo del 4,25 %.

GRANDEZZE ECONOMICHE DELLA SPESA

Anno	Carburanti mln euro	Altri servizi mln euro	Pedaggi mln euro	Totale mln euro
2001	3.861,7	801,4	4.135,0	8.798,1
2002	3.713,8	845,1	4.375,0	8.933,9
2003	3.718,7	897,7	4.695,0	9.311,4
2004	3.765,1	902,8	4.928,0	9.595,9
2005	3.960,7	919,0	5.068,0	9.947,7
2006	4.227,9	1.008,9	5.394,0	10.630,8
2007	4.183,8	1.016,8	5.630,0	10.830,6
2008	4.292,3	1.083,7	5.766,0	11.142,0
2009	3.534,4	1.082,0	5.811,0	10.427,4
2010	4.079,0	1.087,6	6.258,0	11.424,6
2011	4.131,2	1.068,8	6.747,0	11.947,0
2012	3.667,8	912,7	6.533,0	11.113,5
2013	3.080,7	848,6	6.662,0	10.591,3
2014	2.819,0	887,9	7.035,0	10.741,9
2015	2.294,8	875,6	7.400,0	10.570,4
2016	1.943,0	850,8	7.765,0	10.558,8
Var % 2016 sul 2001	-49,69 %	+6,16 %	+87,79 %	+20,01 %
Var % 2016 sul 2007	-53,56 %	-16,33 %	+37,92 %	-2,51 %

Sempre sul piano dei valori economici, la spesa per altri acquisti e servizi (extra carburanti) nella rete autostradale campionata è stata nel 2016 – sempre secondo AISCAT – di 850,80 milioni di euro contro gli 801,40 milioni di euro del 2001 (con un modesto incremento del 6,16 %); ma se si confronta il dato 2016 (850,80 milioni euro) con quello del 2007 (1.016,80 milioni di euro) il segno diventa negativo: -16,33 %. Dal 2006 al 2011, peraltro, la spesa per altri acquisti e servizi rimane stabilmente sopra i mille milioni di euro, sfiorando in qualche annualità i 1.100 milioni. Se nel 2001 l'utenza autostradale ripartiva la sua spesa tra un 83 % di carburanti ed un 17 % in altri beni e servizi, tali quote erano cambiate nel 2007 rispettivamente in 80 % e 20 %, mentre nel

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

2016 le quote sono passate al 70 % ed al 30 %: una eloquente sintomatologia della propensione degli utenti a penalizzare maggiormente l'offerta di carburanti rispetto a quella della ristorazione.

L'unico «*segno più*» rimane, quindi, quello degli introiti per pedaggi: dai 4.135 milioni di euro del 2001, nel 2007 questa voce cresce a 5.630 milioni di euro, nel 2016 addirittura a 7.765 milioni di euro: un'escursione pari all'87,79 % dal 2001 al 2016, pari al 37,92 % dal 2007 al 2016 (nonostante la recessione economica, i cali dei volumi di traffico e della spesa per servizi e carburanti).

Quanto vale la spesa in autostrada? Tra pedaggi ed acquisti di carburanti e servizi, gli utenti nel 2001 spendevano 8,798 miliardi di euro, nel 2007 10,831 miliardi di euro, nel 2016 hanno speso in tutto 10,559 miliardi di euro: la variazione è di 20,01 punti percentuali in più nel 2016 rispetto al 2001, di 2,51 punti percentuali in meno nel 2016 rispetto al 2007. Sul 2001, per essere precisi, la spesa complessiva per l'utente è aumentata del 20,01 %, nonostante un dimezzamento (-49,69 %) della spesa per carburanti ed un incremento del 6,16 % della spesa per altri beni e servizi. Sul 2007, ancora per precisione, la spesa complessiva per l'utente è scesa del 2,51 %, sempre con un dimezzamento abbondante della spesa per carburanti (-53,56 %) e per di più con un significativo arretramento della spesa per altri beni e servizi (-16,33 %).

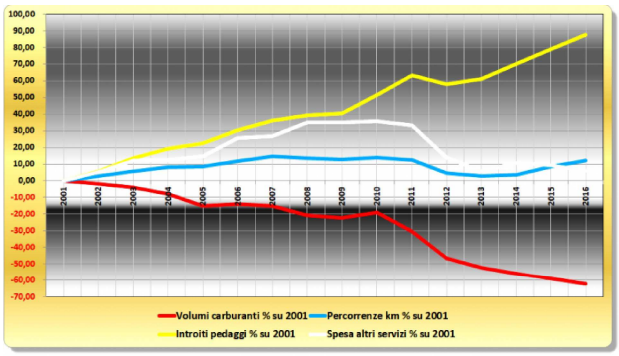
I pedaggi, quindi, hanno fatto la parte del leone….

LE QUOTE DI SPESA

Anno	Carburanti	Altri servizi	Pedaggi
2001	43,89%	9,11%	47,00%
2002	41,57%	9,46%	48,97%
2003	39,94%	9,64%	50,42%
2004	39,24%	9,41%	51,36%
2005	39,82%	9,24%	50,95%
2006	39,77%	9,49%	50,74%
2007	38,63%	9,39%	51,98%
2008	38,52%	9,73%	51,75%
2009	33,90%	10,38%	55,73%
2010	35,70%	9,52%	54,78%
2011	34,58%	8,95%	56,47%
2012	33,00%	8,21%	58,78%
2013	29,09%	8,01%	62,90%
2014	26,24%	8,27%	65,49%
2015	21,71%	8,28%	70,01%
2016	18,40%	8,06%	73,54%

Nel 2001 la ripartizione della spesa complessiva dell'utenza era così strutturata: pedaggi 47,00 %, acquisti di carburanti 43,89 %, acquisti di altri beni e servizi 9,11 %. Nel 2007 la ripartizione della spesa complessiva dell'utenza si è così modificata: pedaggi 51,98 %, acquisti di carburanti 38,63 %, acquisti di altri beni e servizi 9,39 %. Infine, nel 2016 la situazione è ancora più drasticamente cambiata: pedaggi 73,54 %, acquisti di carburanti 18,40 %, acquisti di altri beni e servizi 8,06 %.

LE DINAMICHE FONDAMENTALI



Sulle cause e sulle responsabilità di questo sommario «*bilancio*» della situazione del comparto ci siamo già abbondantemente diffusi in passato, sia sul piano delle analisi che dei numeri (ricordiamo sia i numeri speciali di **Figisc Anisa News** dedicati nel 2017 che lo studio specifico pubblicato da **ANISA** nell'agosto 2017), per ritornarci sopra nuovamente.

Per certo è difficile, sotto tutti gli aspetti ed anche guardando in prospettiva, confidare in quel «*miracolo*» di cui abbiamo riferito in apertura di questo articolo: anche se ci fosse (ma se ne dubita fortemente) qualche «*divinità*» disposta a tentare un miracolo, infatti, in questo comparto e fin da troppo tempo, troppi «*diavoli*» ci hanno messo la coda. [**GM**]

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

FATTURA ELETTRONICA (2): LA LETTERA DI FIGISC ED ANISA A CASERO

— 8 aprile 2018



Sulla questione degli adempimenti per i gestori degli impianti di distribuzione per la fatturazione elettronica delle cessioni di carburanti ai soggetti titolari di partita IVA, decorrenti dal 1° luglio 2018, FIGISC ed ANISA avevano inviato il 27 marzo al Viceministro CASERO la comunicazione che di seguito si pubblica integralmente di seguito. Alla richiesta di urgente incontro avanzata nella lettera, il Viceministro ha dato seguito convocando le organizzazioni dei gestori per il 4 aprile, incontro sui cui esiti si è già riferito negli articoli che precedono.

Ill.mo Viceministro **Luigi On.le CASERO**

Oggetto: **Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020*). Art. 1, commi 920-927. Obbligo di emissione della Fattura elettronica per gli esercenti gli impianti distribuzione dei carburanti. Richiesta urgente incontro.**

Ill.mo Sig. Viceministro, le scriventi associazioni di categoria, **FIGISC Confcommercio** e **ANISA Confcommercio**, in rappresentanza, rispettivamente, dei gestori impianti di distribuzione carburanti della rete stradale ordinaria e della rete autostradale, sono a richiederLe di valutare la opportunità e la necessità di **convocare un urgente incontro** in riferimento alle tematiche in oggetto emarginate. È ben nota, infatti, la viva preoccupazione delle migliaia di imprenditori del settore per l'ormai imminente entrata in vigore (prevista per il **termine del 1° luglio 2018**) delle disposizioni recate dall'art. 1, comma 920, della legge n. 205/2017 che istituisce l'obbligo dell'emissione della fattura elettronica per le cessioni di carburanti per autotrazione effettuate a soggetti passivi dell'imposta sul valore aggiunto in sostituzione della c.d. "*carta carburante*". Il provvedimento interessa, da un lato, una platea di utenti di milioni di imprese, dall'altro, un complesso di circa 21mila punti vendita distribuiti tra rete ordinaria e rete autostradale, presso il quale, giornalmente, dette imprese si riforniscono per la mobilità delle merci e delle persone.

Non solo, da una parte, i sistemi tecnici di produzione e validazione di un documento fiscale in formato elettronico prevedono tempi di lavorazione (con correlati costi di personale da dedicare a nuovi adempimenti) difficilmente conciliabili con la ordinaria operatività delle stazioni di rifornimento sulla rete ordinaria (ed ancor più delle aree di servizio autostradali), con la necessità di rivedere i modelli organizzativi e della gestione della risorsa umana, ma altresì, dall'altra, la stessa strutturazione "*fisica*" della rete – contrassegnata sia da scarsi livelli tecnici delle attrezzature in generale, quanto da diffuse situazioni di impianti totalmente automatici, conseguenti all'evoluzione della rete stessa e dei modelli distributivi consentiti dalle "*liberalizzazioni*" – costituisce un limite complessivo, anzitutto di ordine temporale, per uno *startup* soddisfacente del nuovo regime, nonché per la sua omogeneità nella correlazione tra servizio ed obbligo fiscale discendente. Per le ragioni più sopra addotte, ed in sovrappiù – in riferimento a quanto osservato in merito alla struttura della rete e degli impianti – in quanto i gestori si configurano quali imprenditori che si trovano ad esercitare su impianti ed attrezzature non di proprietà, bensì in qualità di c.d. "*comodatari*", **Figisc** ed **Anisa Confcommercio** non possono francamente che rilevare che la esiguità dei termini imposti **concretamente** non consente agli operatori del comparto di giungere pronti ad una scadenza che comunque comporta soggettivi obblighi ed adempimenti.

Pure aderendo pienamente e senza riserva alcuna sia allo spirito che alla lettera dei numerosi provvedimenti, adottati nei tempi più recenti, che mirano al contrasto delle più gravi forme di elusione ed evasione fiscale che hanno pervaso il settore petrolifero, con altrettanta franchezza le scriventi non hanno remora ad osservare che: 1. il loro coinvolgimento in fase di formazione dello specifico provvedimento finalizzato a contrastare l'evasione fiscale "*legata alla tendenza da parte delle imprese a sopravvalutare i costi per carburanti per ridurre la base imponibile e sovrastimare le operazioni passive IVA*" è avvenuto – nonostante la notevole incidenza che la misura avrebbe dispiegato sulla operatività quotidiana delle gestioni – quando il provvedimento, anche dal punto di vista operativo (ad es.: obbligo di fattura elettronica) erano state già formate, e decise, con un preciso orientamento del Ministero e del Governo, pur dovendosi riconoscere che anche con questo limite è stato possibile ottenere almeno una misura utile per la Categoria quale l'istituzione del *bonus* sui costi di

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

commissione previsto dai commi 924 e 925; 2. nella formazione di questo specifico provvedimento – scontato l'obiettivo dell'ammissibilità della deduzione dei costi e dell'IVA esclusivamente su effettuazione del pagamento mediante moneta elettronica – avrebbero potuto essere trovate soluzioni tecniche alternative a quelle della fattura elettronica.



In questo già difficile contesto, è inoltre doveroso segnalare l'emergere di situazioni che sembrano "*strumentalizzare*" il provvedimento per finalità che sembrano confliggere con i principi di assoluta "*neutralità*" ed imparzialità (rispetto a singoli interessi di parte) che devono contrassegnare qualsivoglia norma, soprattutto se di natura fiscale: ci si riferisce, in modo espresso, alla significativa lievitazione dei costi di commissione, messa in atto dal sistema bancario e dei gestori della monetica palesemente in concomitanza con la misura del *bonus*, nonostante tale misura non incida affatto (rispetto a provvedimenti assunti in passato, ad esempio prevedenti la non applicabilità su importi fino a 100,00 €) a monte del processo, con effetti che incidono significativamente ed in senso fortemente negativo sul beneficio derivante. Alcune criticità – quanto meno le più evidenti – connesse all'applicazione del provvedimento in oggetto sono ben note a codesto Ministero, che si è, se non altro a livello di rassicurazioni, pronunciato – pur ribadendo la piena ottemperanza ai principi della norma – per opportune flessibilità e correlate soluzioni tecniche. Si deve, tuttavia, rilevare che a tutt'oggi – a distanza di tre mesi dalla promulgazione della legge – l'unico elemento concreto, che non va certo in direzione proattiva, è costituito dalla comunicazione prot. 0063952 del 22 u.s. dell'Agenzia delle Entrate che detta un'informativa puntuale della norma già nota ed invita all'accreditamento al Sistema Interscambio. Per quanto sopra esposto, le scriventi associazioni segnalano a codesto spett/le Ministero, nella persona dell'On.le Sig. Viceministro, l'opportunità e la necessità di attivare idonee misure di intervento – stanti le gravi criticità segnalate ed a fronte del ridursi dei termini di entrata in vigore dell'obbligo della fatturazione elettronica – per consentire al sistema di usufruire (nelle more dei tempi tecnici necessari al sistema ed alla rete per attrezzarsi in condizioni uniformi e generalizzate nel territorio) di un regime temporale transitorio che consenta a. o la proroga a data successiva del termine del 1° luglio per l'entrata in vigore dell'obbligo della fatturazione elettronica, b. ovvero l'attivazione di un *phasing out* a termine, nel quale la carta carburante – in parallelo con la fatturazione elettronica per i soggetti in grado di essere attrezzati per l'entrata in vigore della norma – possa ancora costituire titolo validante ai fini della deducibilità degli acquisti di carburante, purché collegata esclusivamente a pagamenti effettuati in moneta elettronica.

Si ritiene che tale seconda soluzione in particolare, che non inficia di fatto in nessun modo la norma recata dalla legge di bilancio – possa essere di piena competenza e di praticabilità immediata da parte del Governo ancora attualmente in carica per il disbrigo degli affari correnti. Si ritiene altresì che si dovrà affrontare una modifica della norma, che – anche non dovessero essere arrecate modifiche nei contenuti di principio – abbisogna di specifici interventi di correzione e/o autentica interpretazione quali, ad esempio, al comma 924, ove l'attuale formulazione statuisce che il *bonus* si applica ai soli costi relativi alle transazioni effettuate con carte di credito, ma non alle carte di debito o prepagate, o, ancora, all'applicabilità dell'obbligo di fatturazione elettronica nella rete autostradale, nella quale – in conseguenza della ristrutturazione delle modalità di servizio stabilite dal Decreto MIT MiSE del 7 agosto 2015 per determinate tipologie di aree di servizio – non risulta praticabile l'obbligo se non esclusivamente in modalità differita. Per quanto esposto, appaiono fondate ed ineludibili le criticità lamentate dalla Categoria, la quale – perdurando l'incertezza, ed ancor più in assenza di chiari segnali e misure concrete atte a rimuoverne le cause – non solo si troverà costretta a sollecitare con altri mezzi l'attenzione delle Istituzioni, ma sopra tutto si troverà oggettivamente – e non per propria responsabilità – nelle condizioni di non poter adempiere alle norme e di dover incorrere in tutte le conseguenze connesse. Si ribadisce, pertanto, da parte delle scriventi associazioni la richiesta di un urgentissimo incontro, che possa peraltro delineare soluzioni praticabili nell'ambito delle competenze e nei termini temporali ancora a disposizione dell'Esecutivo in carica. Ringraziando per l'attenzione, si rimane in attesa di riscontro ed a piena disposizione.

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

AGENZIA ENTRATE: MEZZI DI PAGAMENTO PER DETRAZIONE IVA

— 8 aprile 2018

Prot. n. 73203/2018 – Roma 04/04/2018.

Individuazione dei mezzi di pagamento ritenuti idonei ai fini della detrazione dell'imposta sul valore aggiunto relativa alle operazioni di cui all'articolo 19-bis1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA

In base alle attribuzioni conferitegli dalle norme riportate nel seguito del presente provvedimento, **DISPONE**

1. In applicazione dell'articolo 19-bis1, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, **ai fini delle detrazione dell'imposta sul valore aggiunto relativa alle spese per l'acquisto di carburanti e lubrificanti per autotrazione, si considerano idonei a provare l'avvenuta effettuazione delle operazioni i seguenti mezzi di pagamento**:

a) gli assegni, bancari e postali, circolari e non, nonché i vaglia cambiari e postali di cui, rispettivamente, al regio decreto 21 dicembre 1933, n. 1736 e al decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, n. 144, con successive modificazioni e integrazioni; b) quelli elettronici previsti all'articolo 5 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, secondo le linee guida emanate dall'Agenzia per l'Italia Digitale con determinazione 22 gennaio 2014, n. 8/2014, punto 5, tra cui, a titolo meramente esemplificativo: – addebito diretto; – bonifico bancario o postale; – bollettino postale; – carte di debito, di credito, prepagate ovvero di altri strumenti di pagamento elettronico disponibili, che consentano anche l'addebito in conto corrente.

2. I medesimi mezzi di cui alle lettere a) e b) del punto 1 sono idonei a consentire la deducibilità della spesa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

MOTIVAZIONI

La legge di bilancio 2018 (legge n. 205 del 27 dicembre 2017) ha introdotto, tra l'altro, con decorrenza 1° luglio 2018, una serie di limitazioni alla detraibilità dell'imposta sul valore aggiunto (cfr. l'articolo 1, comma 923) relativa all'acquisto di carburanti e lubrificanti destinati ad aeromobili, natanti da diporto e veicoli stradali a motore, subordinando le stesse all'utilizzo di forme di pagamento qualificato. Nel rispetto di tale previsione normativa, il presente provvedimento individua le forme di pagamento qualificato ritenute idonee dal legislatore. Esse troveranno applicazione anche nelle ipotesi in cui, sulla scorta di specifici accordi, il pagamento avvenga in un momento diverso rispetto alla cessione, come accade, ad esempio, per le carte utilizzate nei contratti c.d. di "*netting*", laddove il gestore dell'impianto di distribuzione si obbliga verso la società petrolifera ad effettuare cessioni periodiche o continuative in favore dell'utente, il quale utilizza, per il prelievo, un sistema di tessere magnetiche rilasciate direttamente dalla società petrolifera (si vedano, al riguardo, le circolari n. 205/E del 12 agosto 1998 e n. 42/E del 9 novembre 2012).

Tale sistema è da considerarsi valido anche a seguito delle novità introdotte dalla legge di bilancio 2018 in tema di cessioni di carburanti, ma solo qualora i rapporti tra gestore dell'impianto di distribuzione e società petrolifera, nonché tra quest'ultima e l'utente, siano regolati con gli strumenti di pagamento indicati nelle lettere a) e b) del presente provvedimento. Parimenti, restano validi i sistemi, comunque denominati, di carte (ricaricabili o meno), nonché di buoni, che consentono al cessionario l'acquisto esclusivo di carburanti con medesima aliquota IVA, quando la cessione/ricarica, documentata dalla fattura elettronica di cui all'articolo 1, comma 917, della legge n. 205 del 2017, sia regolata con gli stessi strumenti di pagamento sopra richiamati.

Nel rispetto del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, **le forme di pagamento qualificato individuate nel presente provvedimento sono da considerarsi altresì idonee ai fini della deducibilità delle spese e degli altri componenti negativi di reddito**.

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

OBBLIGO METANO: DECRETO SUGLI "ONERI ECCESSIVI"

— 8 aprile 2018



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

DECRETO 5 marzo 2018 (Pubblicato sulla GAZZETTA UFFICIALE Serie Generale N. 64 del 17 marzo 2018)

Individuazione degli ostacoli tecnici o degli oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo di presenza di più tipologie di carburanti negli impianti di distribuzione di carburanti.

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 ed in particolare l'art. 83bis , comma 17, prevede che «*Al fine di garantire il pieno rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza e di assicurare il corretto e uniforme funzionamento del mercato, l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti non possono essere subordinati alla chiusura di impianti esistenti né al rispetto di vincoli, con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, distanze minime tra impianti e tra impianti ed esercizi o superfici minime commerciali o che pongono restrizioni od obblighi circa la possibilità di offrire, nel medesimo impianto o nella stessa area, attività e servizi integrativi o che prevedano obbligatoriamente la presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autotrazione, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo come individuati da apposito decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentite l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e la regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, tenuto conto delle esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ai sensi della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014*»;

Vista la legge 4 agosto 2017, n. 124, recante «*Legge annuale per il mercato e la concorrenza*», che all'art. 1, commi 98 e 99 integra il precitato comma 17, dell'art. 83bis , del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, prevedendo che entro sei mesi dall'entrata in vigore della medesima legge con apposito decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentite l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, tenuto conto delle esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ai sensi della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sono individuati gli ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo recato dalla medesima disposizione;

Visto il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi che all'art. 18, che stabilisce una serie di misure per la diffusione dell'utilizzo del gas naturale compresso (GNC), del gas naturale liquido (GNL) e dell'elettricità nel trasporto stradale, disponendo degli obblighi per gli impianti di distribuzione carburanti nuovi o esistenti;

Visto in particolare l'art. 18, comma 6, che dispone l'obbligo per gli impianti di distribuzione carburanti di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, nonché di distribuzione di GNC o GNL, non si applica nel caso in cui sussistano delle impossibilità tecniche legate o a norme sulla sicurezza (relative alla presenza di accessi e spazi insufficienti) o lunghezza delle tubazioni o alle distanze dalle fonti di approvvigionamento;

Considerato che le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano hanno la necessità di predisporre i provvedimenti di propria competenza con la specifica delle impossibilità tecniche previste nel decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;

Ritenuto di evitare difformità interpretative tra i due testi di legge sopra citati che determinerebbero una difficile applicazione degli obblighi previsti in materia di realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi;

Ritenuto che le impossibilità tecniche previste dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, rispecchiano anche le impossibilità economiche dell'investimento, e che quindi risulta opportuno stabilire la coincidenza delle impossibilità previste dall'art. 18, comma 6, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 con gli ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi previsti nell'art. 83 -bis, comma 17, del

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

decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

Acquisito il parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano espresso nella seduta del 15 febbraio 2018;

Sentita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato con nota prot. n. 23166 del 23 febbraio 2018;



Decreta:

Art. 1. ***Individuazione degli ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali***

1. L'obbligo di prevedere la presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi inclusi il metano per autotrazione, per l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti di cui all'art. 83bis , comma 17, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, così come modificato dall'art. 1, commi 98 e 99 della legge 4 agosto 2017, n. 124, trova applicazione, **fatta salva la sussistenza di uno dei seguenti ostacoli tecnici che configurano anche oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo**: a) **accessi e spazi insufficienti per motivi di sicurezza ai sensi della normativa antincendio, esclusivamente per gli impianti già autorizzati** alla data di entrata in vigore del presente decreto; b) **per il GNC lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento superiore a mille metri tra la rete del gas naturale e il punto di stoccaggio del GNC e pressione della rete del gas naturale inferiore a tre bar**; c) **distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra superiore a mille chilometri**.

2. Gli ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali di cui al comma 1 sono fatti valere dai titolari degli impianti di distribuzione carburante, verificati e certificati dall'ente che rilascia l'autorizzazione all'esercizio dell'impianto di distribuzione dei carburanti.

3. Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 5 marzo 2018

Il Ministro: **CALENDA**

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

ANDAMENTO DEI PREZZI NEL MESE DI MARZO

— 8 aprile 2018



La media di marzo dei **prezzi nazionali Italia** dei principali prodotti – **rilevati su base settimanale e sulla modalità di servizio *self* dal MiSE** – evidenzia solo un moderato scostamento in diminuzione sulla media di febbraio: il prezzo della **benzina** è rilevato a euro/litro 1,548 (contro 1,558 a febbraio, con una variazione di -0,010 euro/litro e del -0,66 %), quello del **gasolio** è determinato in euro/litro 1,424 (contro 1,431 a febbraio, con una variazione di -0,007 euro/litro e del -0,52 %) e, infine, per il **gpl** il prezzo è rilevato in euro/litro 0,652 (contro 0,660 a febbraio, con una variazione di -0,009 euro/litro e del -1,32 %).

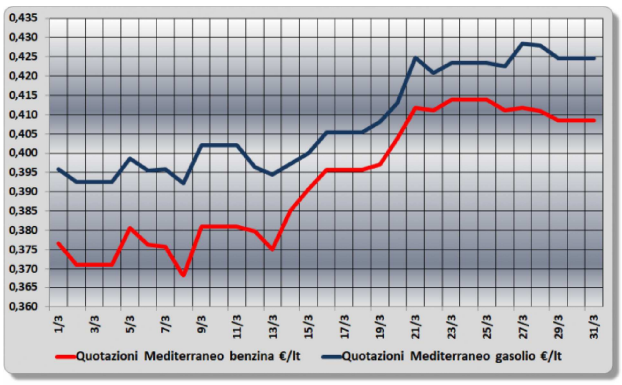
Sul fronte dei **fondamentali di mercato**, che incidono sul prezzo al consumo, la media mensile della quotazione del **greggio Brent** a marzo è stata di dollari/barile 66,15 (contro 65,36 a febbraio, con un incremento di +0,79 dollari/barile e del +1,21 %), che, convertita in valuta comunitaria – il **tasso di cambio** da 1,2358 dollari per euro in media di febbraio si è deprezzato a 1,2293 a marzo, con una variazione del -0,52 % -, vale 53,65 euro/barile (contro 52,89 a febbraio, con un incremento di +0,76 euro/barile e del +1,44 %).

Le quotazioni dei **prodotti finiti** CIF Mediterraneo registrano per la **benzina** una media a marzo di 0,393 euro/litro – 641,40 dollari/tonnellata – [contro 0,381 a febbraio (624,00 dollari/tonnellata), con un incremento di +0,012 euro/litro e del +3,09 %], per il **gasolio** una media a marzo di 0,408 euro/litro – 595,67 dollari/tonnellata – [contro 0,402 a febbraio (587,58 dollari/tonnellata), con un incremento di +0,006 euro/litro e del +1,55 %].

Per il **gpl** i prezzi mensili medi di contratto Algeria per marzo, registrano per il propano 191,84 euro/klt [(430 dollari/tonnellata) contro 211,42 di febbraio (475 dollari/tonnellata), con un calo pari a -19,58 euro/klt e del -9,26 %] e per il butano 196,30 euro/klt [(440 dollari/tonnellata) contro 215,87 di febbraio (485 dollari/tonnellata), con un calo pari a -19,57 euro/klt e del -907 %].

Fermo il prezzo medio praticato del **metano**, che a marzo risulta pari a 0.962 euro/kg, contro 0,962 della media di febbraio.

QUOTAZIONI DEI PRODOTTI FINITI – MARZO



Sul piano dei **prezzi praticati** – quali rilevati non dal campione usato per il prezzo Italia del MiSE, ma dalle comunicazioni giornaliere all'*Osservaprezzi* del MiSE -, i dati significativi **nazionali** medi di marzo (confrontati con i corrispondenti di febbraio) risultano i seguenti:

benzina – petrolifere – *self*: 1,559 €/lt, su febbraio (1,566) -0,007, -0,45 %;

benzina – petrolifere – *servito*: 1,705 €/lt, su febbraio (1,713) -0,008, -0,47 %;

benzina – no-logo – *self*: 1,527 €/lt, su febbraio (1,535) -0,008, -0,52 %;

benzina – no-logo – *servito*: 1,559 €/lt, su febbraio (1,567) -0,008, -0,51 %;

gasolio – petrolifere – *self*: 1,426 €/lt, su febbraio (1,431) -0,005, -0,35 %;

gasolio – petrolifere – *servito*: 1,577 €/lt, su febbraio (1,582) -0,005, -0,32 %;

gasolio – no-logo – *self*: 1,395 €/lt, su febbraio (1,403) -0,008, -0,57 %;

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

gasolio – no-logo – *servito*: 1,429 €/lt, su febbraio (1,435) -0,006, -0,42 %;

gpl – tutta la rete – *servito*: 0,639 €/lt, su febbraio (0,650) -0,011, -1,69 %.

Sul **circuito extrarete** i prezzi medi di marzo (anche in questo caso confrontati con quelli corrispondenti di febbraio) risultano i seguenti:

benzina: 1,413 €/lt, su febbraio (1,403) +0,010, +0,71 %;

gasolio: 1,296 €/lt, su febbraio (1,291) +0,005, +0,39 %;

gpl: 626,79 €/1000 kg, su febbraio (694,16) -67,37, -9,71 %.

La **differenza tra i prezzi nazionali praticati della rete delle petrolifere contro quelli dei no-logo** risulta mediamente a febbraio così determinata:

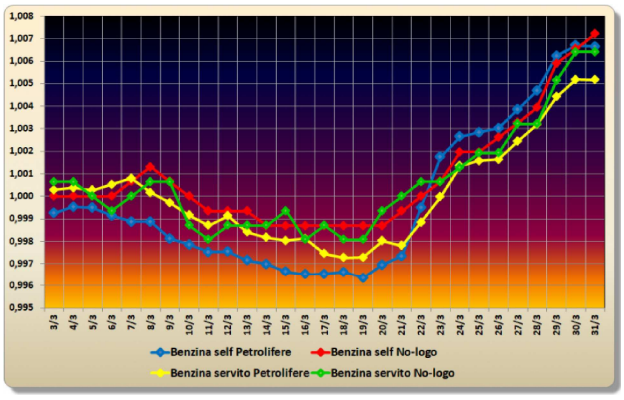
benzina *self*: +0,032 €/lt (a febbraio +0,031);

benzina *servito*: +0,146 €/lt (a febbraio +0,146);

gasolio *self*: +0,031 €/lt (a febbraio +0,028);

gasolio *servito*: +0,148 €/lt (a febbraio +0,147).

BENZINA – PREZZI MARZO SU BASE 01.03.2018 = 1,000



La **differenza tra i prezzi nazionali praticati nella modalità *servito* contro quelli praticati nella modalità *self*** risulta mediamente a febbraio così rilevata:

benzina petrolifere: +0,146 €/lt (a febbraio +0,147);

benzina no-logo: +0,032 €/lt (a febbraio +0,032);

gasolio petrolifere: +0,151 €/lt (a febbraio +0,151);

gasolio no-logo: +0,034 €/lt (a febbraio +0,032).

Le medie dei **margini industriali lordi** [=*prezzo praticato –(imposte+quotazione prodotti finiti)*] a febbraio risultano le seguenti:

benzina – petrolifere – *self*: 0,148 €/lt, su febbraio (0,166) -0,018, -10,84 %;

benzina – petrolifere – *servito*: 0,268 €/lt, su febbraio (0,286) -0,018, -6,29 %;

benzina – no-logo – *self*: 0,122 €/lt, su febbraio (0,140) -0,018, -12,86 %;

benzina – no-logo – *servito*: 0,148 €/lt, su febbraio (0,166) -0,018, -10,84 %;

gasolio – petrolifere – *self*: 0,144 €/lt, su febbraio (0,154) -0,010, -6,49 %;

gasolio – petrolifere – *servito*: 0,268 €/lt, su febbraio (0,278) -0,010, -3,60 %;

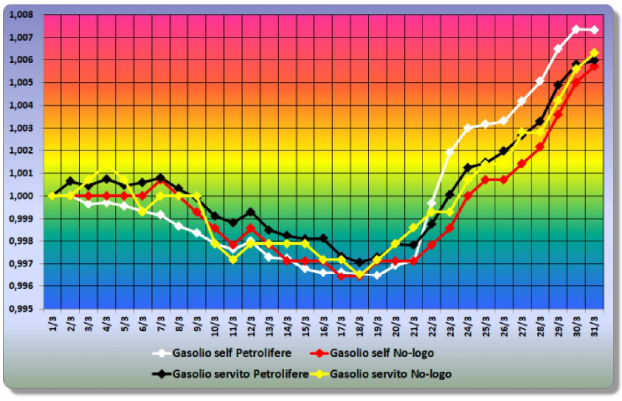
gasolio – no-logo – *self*: 0,118 €/lt, su febbraio (0,131) -0,013, -9,92 %;

gasolio – no-logo – *servito*: 0,157 €/lt, su febbraio (0,146) -0,011, -7,01 %;

benzina – extrarete: 0,029 €/lt, su febbraio (0,032) -0,003, -9,38 %;

gasolio – extrarete: 0,037 €/lt, su febbraio (0,039) -0,002, -5,13 %.

GASOLIO – PREZZI MARZO SU BASE 01.03.2018 = 1,000



Per saperne di più, si può consultare e scaricare la **Newsletter** relativa ai **prezzi mensili dal mese di gennaio al mese di marzo con saldo progressivo del primo trimestre 2018**, cliccando col *mouse* sul seguente titolo:

NEWSLETTER_PREZZI_051NP_2018_MARZO_E_PROGRESSIVO_2018

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

Nel contesto dei **prezzi dell'Unione Europea**, a marzo l'Italia si colloca mediamente al **primo posto per il prezzo più alto**, **sia per la benzina** [1,547 euro/litro contro una media aritmetica dei 28 Paesi della UE di 1,304 (a febbraio, invece al secondo posto con 1,561 euro/litro contro una media comunitaria di 1,320)] **che per il gasolio** [1,422 euro/litro contro una media aritmetica dei 28 Paesi della UE di 1,220 (a febbraio, invece al secondo posto con 1,434 euro/litro contro una media comunitaria di 1,229)]. A marzo il **prezzo al consumo della benzina** è stato in Italia più elevato di +0,243 euro/litro della media comunitaria (a febbraio di +0,241), le **imposte** sono state più elevate di +0,223 euro/ litro della media comunitaria (a febbraio di +0,222), il **prezzo industriale** è stato più elevato di +0,020 euro/litro della media comunitaria (a febbraio di +0,019); il **prezzo al consumo del gasolio** è stato in Italia più elevato di +0,202 euro/litro della media comunitaria (a febbraio di +0,204), le **imposte** sono state più elevate di +0,206 euro/ litro della media comunitaria (a febbraio di +0,207), il **prezzo industriale** è stato più basso di -0,004 euro/litro della media comunitaria (a febbraio di -0,003). A marzo, nelle quattro rilevazioni settimanali del MiSE e della Commissione Europea l'Italia si è collocata per due volte al primo posto per il prezzo più elevato della **benzina**, per una volta al secondo posto e per una volta al terzo (nel mese di febbraio per una volta al primo posto per il prezzo più elevato della benzina, per due volte al secondo posto e per una volta al terzo, nelle quattro rilevazioni settimanali), si è collocata per tre volte al primo posto per il prezzo più elevato del **gasolio** e per una volta al secondo posto (nel mese di febbraio per due volte al primo posto per il prezzo più elevato del gasolio e per due volte al secondo posto nelle quattro rilevazioni settimanali).

Per saperne di più, si può consultare e scaricare la **Newsletter** relativa ai **prezzi mensili di marzo 2018 dell'Unione Europea**, cliccando col *mouse* sul seguente titolo:

Newsletter_Prezzi_043NP_2018_MARZO_2018_prezzi_EU