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

FIGISC ANISA NEWS N. 14/2015 14.04.2015

AUTOSTRADE: IL DOCUMENTO SULLA VERTENZA



<<....la presente vertenza ha, di fatto, ad oggetto il rinnovo dei servizi di oltre 250 Aree di Servizio nel corso dei prossimi 8 mesi e interessa direttamente il futuro e l'esistenza stessa di oltre 3.000 lavoratori presso di queste attualmente impiegati....>>

IN QUESTO NUMERO

STAFFETTA: COME FUNZIONANO LE FRODI NEL SETTORE

Sulle aree di illegalità nel settore della commercializzazione e della distribuzione carburanti negli ultimi tempi c'è un riflettore acceso. Scriveva…

UP: «2014 INIZIO LENTA RIPRESA DOMANDA CARBURANTI»

Riporta QUOTIDIANO ENERGIA una analisi sviluppata dall'Ufficio rilevazioni ed analisi di UNIONE PETROLIFERA, secondo la quale dopo una «profonda…

FIGISC ANISA NEWS N. 14/2015

SOMMARIO

AUTOSTRADE: IL DOCUMENTO SULLA VERTENZA
14 aprile 2015

STAFFETTA: COME FUNZIONANO LE FRODI NEL SETTORE
14 aprile 2015

UP: «2014 INIZIO LENTA RIPRESA DOMANDA CARBURANTI»
14 aprile 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: IL DOCUMENTO SULLA VERTENZA

— 14 aprile 2015



In previsione dell'incontro che avrebbe dovuto svolgersi al Ministero dello sviluppo economico oggi [14 aprile] – ma che è stato rimandato perché il Viceministro Prof. **Claudio DE VINCENTI** *ha rimesso il mandato a seguito dell'assunzione del ruolo di Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio del Governo Renzi –* **FAIB Autostrade, FEGICA ed ANISA** *hanno inviato, assieme alla comunicazione che pubblichiamo di seguito, la piattaforma delle richieste inerenti la «***vertenza autostrade***».*

Prot. n. 62/15
Roma, 13 aprile 2015

Egr. dott. **GRAZIANO DELRIO**
Ministro Infrastrutture e Trasporti
Gent.ma dott.ssa **FEDERICA GUIDI**
Ministro Sviluppo Economico
Gent.ma Sen. **SIMONA VICARI**
Sottosegretario Sviluppo Economico
Egr. Sen. **RICCARDO NENCINI**
Viceministro Infrastrutture e Trasporti
– LORO SEDI –

Oggetto: **Vertenza autostrade**.

Gentilissime Signore, egregi Signori,

come è noto, le scriventi Federazioni, che rappresentano le imprese dei Gestori del servizio di distribuzione carburanti prestato presso le Aree di Servizio autostradali, dopo aver ripetutamente sollecitato per anni senza successo un'azione di riforma e di riordino di un settore sottoposto al regime concessorio e soggetto ad una drammatica crisi di sistema, sono state costrette ad avviare una vertenza nei confronti di codeste Amministrazioni che, al momento, ha già comportato due distinte tornate di sciopero nazionale effettuate tra i mesi di marzo ed aprile e il deposito presso il TAR del Lazio di un ricorso avverso all'Atto di Indirizzo sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministro dello sviluppo economico in data 29.1.2015, avente ad oggetto l'Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali.

Facendo seguito agli incontri separati convocati presso il MIT ed il MISE rispettivamente in data 26.3.2015 e 31.3.2015, aventi per altro medesimo oggetto ed identico esito, allo scopo di corrispondere ad alcune sollecitazioni giunte dall'Amministrazione e di chiarire inequivocabilmente la posizione assunta congiuntamente nella vertenza in atto dalle Organizzazioni di categoria dei Gestori, le scriventi Federazioni si pregiano di consegnare in allegato alla presente comunicazione un documento formale nel quale tale strutturata posizione viene sinteticamente riproposta.

Vale qui la pena solo accennare al fatto che la presente vertenza ha, di fatto, ad oggetto il rinnovo dei servizi di oltre 250 Aree di Servizio nel corso dei prossimi 8 mesi e interessa direttamente il futuro e l'esistenza stessa di oltre 3.000 lavoratori presso di queste attualmente impiegati.

Ciò premesso, le scriventi Federazioni formulano un ulteriore pressante invito a codesti Ministeri perché venga finalmente avviato un serrato confronto, utile a giungere urgentemente ad individuare soluzioni e correttivi tali da corrispondere alle prescrizioni di legge che, nell'interesse collettivo prevalente, sostanziano le attività che ruotano intorno al servizio pubblico dato in concessione, oltreché alle attese ed ai legittimi interessi di cui è portatrice la categoria rappresentata.

Cordialità vivissime.

FAIB AUTOSTRADE – Antonino LUCCHESI
FEGICA – Roberto DI VINCENZO
ANISA – Stefano CANTARELLI

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



FAIB-FEGICA-ANISA
«VERTENZA AUTOSTRADE»
DOCUMENTO DI SINTESI CONGIUNTO CONTENENTE LA POSIZIONE DELLE ORGANIZZAZIONI DI CATEGORIA DEI GESTORI DELLE AREE DI SERVIZIO IN AUTOSTRADA.

<<PREMESSA DI *"METODO"*.
Le scriventi Federazioni tengono a precisare che intendono la presente situazione come una "*vertenza*" vera e propria, avviata formalmente con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e con il Ministero dello sviluppo economico in quanto Pubblica Amministrazione che ha ritenuto di emanare Atti di Indirizzo del 29.3.2013 e del 29.1.2015 e che è competente, a diverso titolo, nell'interesse collettivo e di ciascun operatore coinvolto, a vigilare sulle concessioni autostradali e a verificare la rispondenza alle leggi vigenti dei comportamenti dei concessionari il bene pubblico.Non si tratta, quindi, a parere delle scriventi, di un "*tavolo di consultazione*" finalizzato al confronto con le rappresentanze associative delle compagnie petrolifere e dei marchi della ristorazione.

Per questo le medesime scriventi ritengono essenziale che, nel caso, la vertenza veda la sua positiva finalizzazione attraverso necessariamente una integrazione formale agli Atti di Indirizzo sopra citati ovvero con la definizione di un Accordo collettivo Interprofessionale sottoscritto dai titolari di autorizzazione, concessione e fornitori ai sensi e per gli affetti del d.lgs. 32/1998, così come modificato ed integrato dalle leggi 57/2001 e 27/2012 e, per ciò stesso, vincolante ed inderogabile.

NEL MERITO DEGLI EMANANDI SCHEMI DI CONVENZIONE.
Le "*rivendicazioni*" di cui sono portatrici le scriventi Federazioni sono di seguito sinteticamente rappresentate.

1. In applicazione del comma 8, art. 16, della legge 1034/1970 ("*I titolari delle concessioni … possono affidare a terzi la gestione degl'impianti di distribuzione di carburanti, con contratti aventi ad oggetto la cessione gratuita dell'uso degli apparecchi di distribuzione e delle attrezzature sia fisse che mobili e di durata non inferiore agli anni nove …*"), deve essere chiarito nei bandi di gara per il rinnovo degli affidamenti dei servizi carbolubrificanti e nei relativi contratti di convenzione l'obbligo per l'affidatario – chiunque esso sia – che l'esecuzione del servizio può essere attuata o attraverso proprio personale dipendente o, in alternativa, unicamente attraverso un contratto di legge, vale a dire di affidamento in uso gratuito (comodato) con un terzo (il gestore) della durata almeno di nove anni.

2. In applicazione del comma 14, art. 28, della legge 111/2011, così come modificato dal comma 4, art. 17, della legge 27/2012, i bandi di gara e i relativi contratti di convenzione debbono prevedere che l'affidatario dei servizi carbolubrificanti che non intendesse avvalersi di proprio personale dipendente assuma l'obbligo di "*assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento*".

3. In applicazione del d.lgs. 32/1998 e successive integrazioni e modificazioni (leggi 57/2001 e 27/2012), i bandi di gara e i relativi contratti di convenzione debbono recepire i contenuti e gli impegni assunti con gli Accordi collettivi Interprofessionali dell'8.7.2002 e del 4.12.2002, tuttora pienamente validi e vigenti, sottoscritti – ex lege – in sede di Ministero dello sviluppo economico e di Ministero dei Trasporti tra "*i soggetti titolari di autorizzazione, concessione o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori di impianti di distribuzione carburanti*". A questo proposito, sarà bene chiarire che
a. ai sensi del comma 10, art. 1, del citato d.lgs. 32/1998, le clausole adottate in difformità con i contenuti degli Accordi collettivi Interprofessionali sono nulle in fatto e in diritto;
b. gli stessi Accordi sopra citati del 2002 prevedono l'impegno esplicito a che i loro contenuti siano "*recepiti all'interno delle emanande convenzioni e degli atti ad esse relativi*" (cfr. penultimo capoverso Accordo del 4.12.2002).

4. Più nel particolare, in applicazione del quadro legislativo di cui al precedente punto 3., i bandi di gara ed i relativi contratti di convenzione debbono contenere le previsioni, formali ed esplicite, coerenti con gli Accordi del 2002 in ordine ai seguenti temi:
a. "*mantenimento dei rapporti contrattuali in essere [al momento del rinnovo del affidamento dei servizi] con gli attuali gestori fino alla loro naturale scadenza*" (cfr. punto 1.

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

dell'Accordo del 4.12.2002), indipendentemente dal soggetto che si aggiudica la gara. Rileva a questo proposito ricordare che gli Accordi suddetti – che pure hanno valore *erga omnes*, vincolante e inderogabile – hanno consensualmente codificato un concetto, quello della cosiddetta "*continuità gestionale*", già esplicitamente previsto dal Legislatore a tutela del gestore ("*Lo stesso contratto dovrà prevedere la continuità della gestione nel caso di cessione della concessione …*", comma 9, art. 16, legge 1034/1970);

b. "*i rapporti tra Affidatario e Gestori sono regolati dalla normativa vigente e, di conseguenza, dagli Accordi collettivi interprofessionali ed aziendali*" (cfr. punto 2. dell'Accordo del 4.12.2002). A questo proposito, in coerenza con quanto viene normalmente richiesto in ordine al rispetto della legislazione in materia di lavoro e di contribuzione (DURC), nonché dei contratti collettivi nazionali di lavoro dipendente, i bandi di gara ed i relativi contratti di convenzione debbono prevedere l'obbligo per l'affidatario dei servizi carbolubrificanti, ove decida di avvalersi non di proprio personale dipendente, di rispettare gli Accordi collettivi interprofessionali ed aziendali che regolano *ex lege* le condizioni economico-normative tra gestori e titolari di autorizzazione, concessione e fornitori;

c. "*il Gestore assume gli obblighi di cui alla Convenzione, sempreché compatibili con la richiamata normativa, obblighi che devono essere condivisi per essere recepiti all'interno del rapporto contrattuale tra Affidatario e Gestore*" (cfr. punto 2. dell'Accordo del 4.12.2002). In conseguenza di quanto evidenziato al punto b. precedente, i suddetti obblighi contenuti nelle Convenzioni dovranno essere oggetto della già richiamata negoziazione collettiva;

d. "*piena applicabilità delle leggi 496/1999 e 57/2001*" (cfr. punto 3. dell'Accordo del 4.12.2002) in tema di liberalizzazione delle attività commerciali. In altre parole, il "*divieto di esclusiva d'area*" a favore degli affidatari dei servizi di ristorazione in materia di servizi accessori e correlati al servizio carbolubrificanti, ivi compresa la somministrazione di alimenti e bevande, così come già da tempo indicato esplicitamente dall'AGCM (cfr. Provvedimento n. 4457 (A95) del 28.11.1996, in particolare punti 71 e 77) e confermato nell'interesse del consumatore a proposito di attività cosiddette di "*sottopensilina*" e di "*sosta veloce*" affidate al gestore delle attività *oil*, in diretta concorrenza con l'affidatario dei servizi di ristorazione (cfr. la segnalazione al Ministro delle Attività Produttive, rif. n. S 498, prot. n. 24530/02 del 9.7.2002, ed il parere inviato al Ministro delle Attività Produttive, rif. n. S/714, prot. n. 19374/06 del 18.4. 2006). D'altra parte, il Legislatore è, nel frattempo, ulteriormente intervenuto sulla materia chiarendo inequivocabilmente la propria volontà tesa a consentire ai "*soggetti titolari la licenza di esercizio l'esercizio dell'impianto di distribuzione di carburanti*", anche presso la viabilità autostradale, la "*somministrazione di alimenti e bevande*" e la "*vendita di ogni bene e servizio*" (cfr. commi 8 e 10, art. 28, della legge 111/2011, così come modificati dal comma 4, art. 17, della legge 27/2012). Tenuto conto del suddetto dettato normativo, quindi, i bandi di gara debbono essere definiti dai concessionari in modo tale da assicurare che l'offerta tecnica dai bandi medesimi prevista non ponga alcuna limitazione (avuto riguardo, a mero titolo di esempio, il numero di parcheggi per auto, la collocazione dei servizi igienici, l'ampiezza dei locali chiusi da destinare alle attività correlate a quella carbolubrificanti) tale da rendere incompatibile l'esercizio delle suddette attività con la legislazione vigente ed in particolare con le condizioni di sicurezza stradale. Non appare superfluo ricordare, a tale ultimo proposito, che "*I comportamenti posti in essere dai titolari degli impianti ovvero dai fornitori allo scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, le facoltà attribuite dal presente articolo al gestore integrano abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192.*" (cfr. comma 3, art. 17, della legge 27/2012).



ALTRI TEMI.

In termini generali, le scriventi Federazioni precisano – in seguito ad esplicita richiesta dell'Amministrazione – la propria inequivocabile **POSIZIONE CONTRARIA**, cui sono pronte a dare pieno sostegno attivo in ogni sede ritenuta competente, in ordine, schematicamente, a:

a) l'utilizzo di metodi di distribuzione carburanti interamente automatizzati (attrezzatura cosiddetta *pre-pay*) assolutamente ritenuti incompatibili con la natura stessa del "*servizio pubblico*". L'offerta al consumatore della metodologia *self service* è assicurata comunque attraverso la cosiddetta metodologia "*post pagamento*" (con pagamento alla cassa centralizzata nelle mani di un operatore) così come avviene in tutte le reti europee;

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

b) la chiusura di aree di servizio attraverso specifici piani di ristrutturazione decisi dai concessionari. Il recupero progressivo del giusto grado di efficienza è con ogni evidenza legato prima di tutto alla definizione di bandi di gara che abbiano quale obiettivo non lo sfruttamento del bene pubblico nell'esclusivo interesse privato, ma l'offerta al consumatore di servizi con *standard* qualitativi migliori e a prezzi concorrenziali. Senza di questo neanche la chiusura della metà delle attuali aree di servizio – numeri alla mano – sarebbe sufficiente a restituire livelli di rimunerativitá paragonabili a quelli precedenti;
c) la conservazione di un sistema che consenta ai concessionari di pretendere *royalty* sulle vendite di beni e servizi. All'interno delle tariffe di pedaggio, peraltro di fatto "*indicizzate*" e soggette ad adeguamenti automatici ogni inizio anno, il concessionario trova la remunerazione tesa a garantire l'offerta di servizi agli utenti della viabilità autostradale data in concessione.
Tuttavia, ove fosse garantita la piena applicazione del quadro normativo richiamato nei precedenti paragrafi e fosse quindi riconosciuto adeguatamente e secondo legge il ruolo finora esercitato dal gestore anche per il futuro, attraverso la definizione coerente degli emanandi bandi di gara e dei relativi contratti di convenzione, **SOLO QUINDI IN QUESTO CASO** le medesime scriventi si renderebbero immediatamente disponibili, come già fatto ripetutamente in passato, a collaborare costruttivamente con l'Amministrazione e con ogni altro soggetto interessato allo scopo di individuare "*soluzioni di sistema*" all'interno del seguente ambito.

PRE-PAY.
Tenuto conto

• della già posta questione sulla incompatibilità della completa automazione della distribuzione carburanti in autostrada con il carattere di "*servizio pubblico*" e
• che l'offerta al consumatore della modalità di vendita in "*self service*" è già assicurata attraverso il metodo "*post pagamento*", metodo che – oltre ad una maggiore fruibilità per l'utente autostradale – garantisce di per sé il necessario presidio e l'adeguata offerta di assistenza specificatamente dedicata,

l'utilizzo e la messa in funzione dell'attrezzatura destinata a tale metodo di pagamento (*pre-pay*) devono essere subordinati alla effettiva verifica presso la specifica AdS di alcune condizioni che ne possano giustificare la straordinarietà dell'impiego:
a) messa in funzione solo nelle ore notturne (tra le 22.00 e le 6.00);
b) verifica puntuale delle aree di servizio dove esercitare tale tipologia di vendita
c) in considerazione dei flussi di traffico e comunque per un periodo dell'anno complessivamente inferiore ai 6 mesi anche non consecutivi;
d) l'adeguata "*turnazione*", vale a dire la non contemporanea utilizzazione dell'attrezzatura *pre-pay* di altre AdS poste a ridosso (subito prima o dopo).

PIANI DI RISTRUTTURAZIONE.
Qualsiasi "*piano di ristrutturazione*" non può limitarsi ad individuare AdS da portare in chiusura, ma deve porsi l'obiettivo finale ed essenziale di reintegrare condizioni di offerta di servizio minime – *standard* di servizio adeguati e prezzi di vendita in linea con il mercato – che autorizzino l'attesa di un ritorno di domanda degli utenti autostradali. Ciò posto, ove l'Amministrazione dovesse ritenere necessario individuare un certo numero di AdS da portare in chiusura per concorrere al recupero di efficienza e rimunerativitá delle attività prestate, sarebbe necessario prevedere un equo livello di indennizzo per i gestori di tali suddette AdS, in coerenza con quanto già previsto con il fondo appositamente costituito per i gestori degli impianti di rete ordinaria.

***ROYALTY* E QUALITA' DEL SERVIZIO.**
Anche alla luce degli indirizzi definiti dall'Amministrazione e dei rilievi formulati dall'AGCM in materia, appare necessario che i bandi di gara finalizzati all'affidamento dei servizi carbolubrificanti prevedano criteri e meccanismi di assegnazione dei punteggi che:
a. alla cosiddetta "*offerta economica*" sia assegnato un punteggio massimo non maggiore del 25% del punteggio totale conseguibile dal concorrente;
b. all'interno dell'"*offerta economica*" il cosiddetto "*importo fisso*" sia fissato dal concessionario sulla base di criteri oggettivi verificabili, legati agli oneri fissi della specifica AdS, e che non sia soggetto a rilanci dei concorrenti. Ciò per limitare per il possibile gli effetti negativi di una eventuale "*asta economica*" su tale elemento, tra i quali l'aumento dei prezzi al consumo;
c. all'interno della cosiddetta "*offerta tecnica*" – che assegna almeno il 75% del punteggio complessivo – almeno la metà del relativo punteggio sia assegnata in relazione agli impegni che il concorrente assume con la scelta di avvalersi di un Gestore per l'esecuzione del servizio, nonché al livello di investimento economico destinato a garantire alti *standard* di servizio e diversificazione dell'offerta. Introduzione di carburanti ecologici GPL/METANO/RICARICHE ELETTRICHE.>>

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

STAFFETTA: COME FUNZIONANO LE FRODI NEL SETTORE

— 14 aprile 2015



Sulle aree di illegalità nel settore della commercializzazione e della distribuzione carburanti negli ultimi tempi c'è un riflettore acceso. Scriveva **STAFFETTA** *qualche giorno fa che* «se è vero che un ruolo importante nel sistema della distribuzione è svolto dai retisti e dai titolari dei depositi fiscali e commerciali, un ruolo non meno essenziale è svolto dai titolari delle raffinerie e dei depositi costieri e dai gestori dei punti vendita. Per questo stupisce che alla denuncia coraggiosa di **ASSOPETROLI** non vi sia stato finora alcun gesto di solidarietà e di consenso da parte di queste categorie di operatori, quasi la cosa non li toccasse».

In realtà, almeno per quanto riguarda **FIGISC**, *non ci pare che le cose stiano esattamente in questi termini: a parte l'aver ripreso la denuncia del Presidente Assopetroli,* Franco FERRARI AGGRADI, *nel numero precedente di* ***FIGISC ANISA NEWS*** *[il n.ro 13 del 09.04.2015], di questo argomento abbiamo cominciato a parlare ancora all'inizio del 2014 [«*Allarme rosso: se quasi il dodici per cento dei consumi è fuorilegge»*, su FIGISC ANISA NEWS n. 9 del 24.02.2014*, «Mercato nero dal 10 al 20 % del totale. Emergenza per il settore»*, su FIGISC ANISA NEWS n. 46 del 29.11.2014], non senza riprendere il tema qua e là nel contesto di altre prese di posizione sui prezzi o la fiscalità incombente sui carburanti.*
A testimonianza di quanto il tema sia sentito – e patito – dalla Categoria e con l'intento di massimizzare la soglia di conoscenza ed attenzione, riproduciamo in questo numero un importante articolo di **STAFFETTA** *[g.c.], a firma di* **Gabriele MASINI**, *che assai dettagliatamente illustra un «campionario» di comportamenti che favoriscono questa ingente zona di illegalità annidata nel settore.*

<<Cali ed evasione Iva dietro le vendite sottocosto
Oltre al contrabbando vero e proprio, al dirottamento sul territorio nazionale di carichi formalmente diretti all'estero ed alla destinazione di gasolio agevolato a usi con accisa piena, sono sempre più utilizzati altri metodi truffaldini per evadere le tasse e vendere carburanti sottocosto: sfruttando i cali, utilizzando false società di *export* o con le frodi carosello. Come funzionano e perché è difficile combatterle.

Il gasolio è come il denaro, non ha nome. Una volta consumato, non esiste più. E venti litri di gasolio sono poco meno di venti euro di tasse.

L'evasione fiscale ammonta a diverse decine di miliardi di euro l'anno in Italia. Una parte – sempre più consistente – riguarda il settore petrolifero. Un fenomeno che da fisiologico e marginale sta diventando endemico e strutturale. Un fenomeno che ha il subdolo effetto di far scendere i prezzi al consumo dei carburanti ma che rappresenta per lo Stato una perdita ingente (e sottovalutata) di gettito e per gli operatori onesti una concorrenza sleale e invincibile che sta mettendo sul lastrico aziende che lavorano nel rispetto delle leggi.

Un fenomeno, infine, che anche le forze dell'ordine faticano a tenere sotto controllo e a reprimere, sia per una legislazione poco efficace sia per l'assenza di un coordinamento nazionale tra gli organi di controllo.

Di illegalità nel settore petrolifero si parla sempre più spesso: ai continui sequestri di prodotti di contrabbando fanno eco le denunce di **ASSOPETROLI** e le proteste degli addetti (operatori della rete distributiva e in extrarete) che **si trovano ad affrontare una concorrenza che abbatte i prezzi oltre ogni limite, spesso grazie a una catena di comportamenti illegali**.

Diversi sono i metodi truffaldini utilizzati per vendere sottocosto, approfittando da una parte della crisi dei consumi che abbassa le soglie di tolleranza al rischio, e dall'altra dell'abnorme carico fiscale sui prodotti petroliferi che solletica gli appetiti criminali con prospettive di lauti guadagni.

Escludendo il «*dirottamento*» all'interno del territorio nazionale di merce documentalmente destinata all'estero (e che viaggia quindi in sospensione di accisa) e la destinazione di gasolio agevolato ad usi con accisa piena, i principali metodi sono: la sottrazione all'accertamento di prodotto da depositi fiscali e raffinerie sfruttando i cali, gli acquisti senza Iva di false società esportatrici e le frodi carosello.

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



I cali.
Il primo sistema è costituito dal furto sistematico di olio minerale, effettuato eludendo i sistemi di controllo aziendali e/o con la connivenza dei gestori dei depositi.

Il prodotto viene periodicamente sottratto all'accertamento fiscale in uscita dal deposito badando di non sforare la soglia rappresentata dai notevoli cali legali consentiti (proporzionali ai volumi di vendita). In tal modo gli ammanchi vengono giustificati dal calo naturale e fisiologico delle merci. Se non vieni colto in flagranza sul fatto tale procedura non è rilevabile a posteriori da nessun organo di controllo.

Il giochetto dei cali tecnici legali può essere anche applicato dal titolare di deposito fiscale che riceve prodotto con accisa in sospensione e certifica che, su un tipico carico da 30mila litri, ne mancano 150 per via dei cali di trasporto fissati nello 0,50% dell'intero carico. Calcolando poco meno di dieci carichi al giorno, mi ritrovo con mille litri di prodotto al giorno «*puliti*» e ufficialmente inesistenti (cali fittizi) che posso immettere subito sul mercato a beneficio di aziende di autotrasporto o titolari di punti vendita compiacenti – ben disposti, vista la concorrenza e il calo dei consumi, a correre qualche rischio. Maggiore è la movimentazione del prodotto, maggiori saranno i quantitativi «*neri*» che si possono ricavare. Con questi sistemi si evadono le accise. In questo momento storico risulta facile trovare gli «utilizzatori finali» compiacenti, cioè in particolare imprese di autotrasporto (in crisi di liquidità e senza credito) o punti vendita (distributori) con i totalizzatori dei litri venduti alterati, una pratica più facile di quanto si possa pensare.

False società di export.
La frode consiste nell'immettere in commercio il prodotto evadendo l'Iva. Viene costituita una società «*ALFA*» intestata a un prestanome. La società dichiara di essere esportatrice abituale verso Paesi extra UE e deposita per questo presso l'Agenzia delle Entrate una falsa dichiarazione di intento. Nel documento si dichiara di avere fatto esportazioni nell'anno passato e di avere così maturato un credito Iva. Il credito (*plafond*) può essere «*speso*» comprando in Italia in esenzione Iva. Con questa dichiarazione posso presentarmi a un fornitore «*BETA*» (deposito) che mi venderà il prodotto senza l'applicazione dell'Iva.

La società ALFA acquista quindi da BETA con prezzo che sarà netto dell'Iva in funzione della falsa dichiarazione di intento, di cui il fornitore (deposito) ha solo l'obbligo di verificarne il deposito presso l'Agenzia delle Entrate. ALFA cede rilevanti volumi di prodotto applicando l'Iva nei confronti dei clienti, con prezzi fortemente concorrenziali per il fatto che ho comprato senza Iva e non ha alcuna intenzione di versare l'Iva che incassa. Attraverso le forniture effettuate direttamente dal deposito fornitore i clienti ritengono che le operazioni siano perfettamente lecite, poiché documentate da DAS (emesso da un operatore conosciuto) e regolare fattura. La dichiarazione Iva per il 2015 va fatta alla fine del 2016. Ma prima di questo termine la società ALFA sparisce, il prestanome è un nullatenente e l'Erario non vede un euro di Iva. Proprio per questo il segno di riconoscimento di queste società che sorgono come dei funghi, è che nascono e spariscono in meno di due anni e sono sconosciute nel settore.

Frodi carosello.
Un sodalizio criminoso crea una società intestata a un prestanome (cartiera, perché produce solo fatture). Questa compra prodotto da un paese comunitario che viaggia in sospensione di accisa e di Iva (essendo l'imposta neutra per l'acquirente nazionale). Si presenta a un deposito fiscale che presta il servizio di regolarizzazione del prodotto dal punto di vista dell'accisa ed emette il DAS nei confronti dei destinatari. La cartiera vende direttamente il gasolio o per il tramite di una società interposta definita «*filtro*». Infine la cartiera dovrebbe versare l'Iva incassata al 22% (per le vendite precedenti) ma questa sparisce ancor prima di dover fare la dichiarazione all'Agenzia delle Entrate. Chiaramente il prestanome è sempre nullatenente.

In tutti questi casi, per accertare il reato e punirlo partendo dalla pompa di benzina (utilizzatore finale) che ha acquistato a prezzi inferiori a quelli di mercato e che potevano far pensare ad operazioni illecite, bisognerebbe dimostrare l'accordo del gestore o del proprietario del punto vendita con la cartiera o con la società che ha evaso l'Iva. Altrimenti l'unica cosa possibile è comminargli una sanzione per incauto acquisto, una volta verificato che il prodotto acquistato è frutto di frode. La sanzione è tuttavia talmente lieve da essere di gran lunga inferiore al guadagno che nel tempo si potuto ottenere con le vendite di merce oggetto dell'illecito traffico.

Uno dei metodi per far fronte a questa situazione sarebbe che il titolare del punto vendita che riceve proposte «*allettanti*» o poco giustificate, possa avere un referente ufficiale dell'amministrazione finanziaria che lo mette in guardia dal coinvolgimento di una possibile frode e così in tempo reale lo

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

Stato potrebbe sradicare sul nascere il disegno criminoso.

Ora, mentre il contrabbando vero e proprio è attività illegale dall'inizio alla fine – si parla di flussi imponenti dai paesi dell'Est Europa (anche dalla raffineria di Koper – Capodistria) con destinazione sui documenti «*Spagna*» o «*Francia*», quando in realtà il transito italiano costituisce la meta finale. L'evasione Iva vede la partecipazione di soggetti che operano al limite della legalità e che pare vadano a «*raggirare*» i gestori dei depositi fornitori. Centrale, in tutto questo, è quindi il ruolo dei titolari di depositi, sia fiscali che, soprattutto, commerciali. La crisi può spingere ad assumere rischi e a operare in zone grigie. Anche perché la legge prevede che il titolare di un deposito fiscale possa operare fino a quando è condannato in terzo grado. Per i depositi commerciali in teoria basterebbe un'indagine penale in corso per revocare l'autorizzazione alla gestione, ma spesso le licenze non vengono ritirate per via del ruolo sociale dell'impresa nel dare lavoro.

A tutte queste difficoltà si aggiunge la mancanza di un coordinamento nazionale nello specifico settore delle accise da parte di chi deve reprimere i fenomeni illegali. Spesso le autobotti o i tir di contrabbando vengono fermati (anche occasionalmente) prima che arrivino a destino, vanificando così l'eventuale possibilità di lasciare andare i carichi e scoprire i destinatari del prodotto. Serve per questo creare un gruppo di lavoro nazionale, specializzato nella specifica materia, che faccia analisi sul fabbisogno e sui consumi effettivi finali, sulla fenomenologia delle frodi, che faccia rete e condivisione di risorse e poi agisca con efficacia sull'intero territorio nazionale. Una sorta di direzione nazionale antifrode sulle accise.>>

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

UP: «2014 INIZIO LENTA RIPRESA DOMANDA CARBURANTI»

— 14 aprile 2015



Riporta **QUOTIDIANO ENERGIA** una analisi sviluppata dall'Ufficio rilevazioni ed analisi di **UNIONE PETROLIFERA**, secondo la quale dopo una «*profonda e lunga recessione*» dal 2007 al 2013, lo scorso anno le vendite di carburanti in Italia hanno mostrato «*l'inizio di una lenta ripresa*».

Sarebbe questo il più importante «*elemento di luce in fondo al tunnel*» sottolineato da Unione Petrolifera nel seminario AIEE «*Il sistema energetico italiano nel 2014 e verso il 2015: situazioni e tendenze*»., con un preciso riferimento al +1,3% delle vendite messo a segno nell'ultimo trimestre del 2014, ottenuto anche grazie al calo del 5,9% dei prezzi [ma nell'intero anno i consumi sono cresciuti del +0,6% ed i prezzi sono calati del -3,9%]. Un dato, quello dei consumi di carburanti per autotrazione, che nei primi due mesi del 2015 [mancano al momento della stesura del presente articolo ancora i dati di marzo, attesi ad ore] ha messo a segno un +1,48 %, un dato che nel primo bimestre del 2014 arrivava appena ad un +0,37 %.

Proprio la maggiore elasticità della domanda dei carburanti, secondo UP, rappresenta uno dei principali cambiamenti del contesto economico italiano a cui si è assistito l'anno passato, insieme alla ripresa del mercato auto e del traffico merci [il mercato auto ha guadagnato il 4,3 % nell'intero anno 2014, e nei primi tre mesi del 2015 ha messo a segno a gennaio un +11,3 %, a febbraio un +13,2 % ed a marzo un +15,1 %, dopo il crollo di oltre il 45 % rispetto ai tempi ante crisi e per quanto riguarda l'indicatore del traffico in autostrada il 2014 ha segnato un lieve recupero del +0,9 %, che si conferma con un +1,7 % nel gennaio 2015, secondo i dati AISCAT].

QUOTIDIANO ENERGIA
www.quotidianoenergia.it

Nel dettaglio dell'argomento prezzi, Unione Petrolifera non ha mancato di rimarcare l'incidenza della fiscalità, spiegando che – con una tassazione al livello medio del 2011 [prima del «*Salva Italia*la benzina ed il gasolio costerebbero al consumatore rispettivamente 1,32 euro/litro e 1,20 euro«*Prezzi Italia*»]. In effetti, secondo conteggi effettuati specificamente da **FIGISC ANISA** confrontando la media dei prezzi del periodo 13 marzo-12 aprile 2015 con l'ultimo mese del 2011 prima dei primi aumenti di accisa e di IVA, se si applicassero quelle imposte ai fattori del prezzo industriale odierno la benzina avrebbe un prezzo attorno a 1,351 euro/litro ed il gasolio attorno a 1,194 euro/litro [ossia 23 e 26 centesimi in meno di quanto effettivamente costa oggi].

A smorzare parzialmente la discesa dei prezzi, sempre secondo l'Unione Petrolifera, è stato anche l'andamento dei mercati valutari, con il rafforzamento del dollaro che ha vanificato in parte la caduta dei mercati internazionali. Se il cambio tra la moneta unica e il biglietto verde si attestasse al livello di dodici mesi fa, ha rilevato l'Ufficio rilevazioni ed analisi, «*verde e gasolio si fermerebbero infatti intorno agli 1,47 e 1,36 euro/litro*». E sempre secondo i conteggi di **FIGISC ANISA** dal marzo 2011 agli ultimi trenta giorni, le quotazioni dei prodotti lavorati – benzina e gasolio – sono effettivamente scese rispettivamente del 37,6 e del 44,3 %, ma l'effetto cambio ha corretto questi valori in controtendenza limitando la flessione al 21,5 ed al 29,9 %, con un corrispondente effetto sul prezzo alla pompa.

QUOTIDIANO ENERGIA riferisce che il SIA «*Stacco Italia Accise*» (accise e Iva) – il monitoraggio mensile effettuato da **FIGISC ANISA** e **ASSOPETROLI** – rileva che per il mese di marzo il prezzo della benzina in Italia è stato superiore alla media dei 28 Paesi dell'Unione europea di 25 cent/litro, di cui 23,7 per le maggiori imposte nazionali e 1,3 per il delta del prezzo industriale, per quanto riguarda il gasolio, invece, lo scarto è di +22,4 cent /litro, con incidenza delle maggiori imposte per 22,7 cent ed un delta prezzo industriale sotto la media comunitaria di -0,3 cent.