

DOPO ERG, ANCHE TOTAL: LA FUGA DALLA RETE



Il problema vero è che la distribuzione carburanti è ormai un significativo caso di lose-lose situation [una definizione già scritta nero su bianco nel documento sulla Strategia Energetica Nazionale di alcuni anni fa], e che vicende come ESSO e TOTALERG evidenziano come l'imperativo corrente sia quello di rifilare il cerino del rischio mercato a terzi, tentando di realizzare il massimo ottenibile in termini di denari solvibili o di «scambi» equivalenti.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: DIFFIDA A Q8 SUI CONTRATTI ANOMALI

ATTO DI
SIGNIFICAZIONE E
DIFFIDA La FAIB
Autostrade Confesercenti
con sede in Roma, Via
Nazionale 60,
rappresentata dal
Presidente Nazionale...

ILLEGALITÀ ED IMPOSTE CARBURANTI

Vi sono due commenti
recenti che sembrano
estremamente
significativi sul tema
dell'illegalità nel settore
carburanti. Uno, ospitato
su STAFFETTA,
dell'avvocato...

FIGISC ANISA NEWS N. 23/2016

SOMMARIO

DOPO ERG, ANCHE TOTAL: LA FUGA DALLA RETE

27 settembre 2016

AUTOSTRADE: DIFFIDA A Q8 SUI CONTRATTI ANOMALI

27 settembre 2016

ILLEGALITÀ ED IMPOSTE CARBURANTI

27 settembre 2016

CARBURANTI FVG, ASSOPETROLI E FIGISC DIFENDONO GLI SCONTI

27 settembre 2016

[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

DOPO ERG, ANCHE TOTAL: LA FUGA DALLA RETE

— 27 settembre 2016



Non solo **ERG**, di cui si è già parlato [si veda **Figisc Anisa News N. 20** del 07.09.2016]. «Anche **TOTAL** conferma di voler uscire dalla joint venture **TOTALERG** formata nel 2010 dalle due società» scriveva alcuni giorni fa **STAFFETTA** «Lo ha dichiarato il Ceo della compagnia francese Patrick Pouyanne durante un incontro con gli investitori a Londra. Pouyanne ha spiegato che Total sta disinvestendo, monetizzando o riposizionandosi in tutte le aree in cui ha una quota di mercato troppo bassa e così ha fatto in Gran Bretagna e Svizzera nel 2015.... “Il prossimo anno lo faremo in Italia con Erg”, ha detto. “Ci concentreremo in Europa nelle aree in cui abbiamo quote di mercato alte”... L'intenzione di Erg era chiara da tempo. Ora anche Total ha scoperto le carte. Resta da verificare se i due soci troveranno un acquirente per l'intera società o se, più probabilmente, si procederà allo spezzatino».

«Che anche Total lasci l'Italia è un fatto che non può passare sotto silenzio» aggiungeva ieri sempre **STAFFETTA**: «Si tratta infatti di uno dei marchi petroliferi mondiali più prestigiosi e del più importante della Francia, paese confinante con l'Italia con importanti valichi stradali e autostradali che vanno da Ventimiglia al traforo del Monte Bianco, attraversati ogni giorno da importanti flussi turistici... Un grave sgarbo all'industria petrolifera italiana del tutto immeritato, e insieme, se vogliamo, un segnale di sfiducia nel momento politicamente meno opportuno che arriva da Parigi sulle prospettive della nostra economia».

La motivazione dell'abbandono sarebbe la frammentazione del mercato nazionale con i *player* disposti a continuare il gioco solo detenendo quote di mercato rilevanti. Viene da chiedersi quale sia a questo punto la soglia ritenuta accettabile [un problema che finora non si era posto, per lo meno al livello delle quote detenute da TotalErg], e considerando che oggi la quota di mercato più rilevante non è più di nessuna compagnia petrolifera – nemmeno della “compagnia di bandiera” –, più o meno integrata, ma si può considerare ora appannaggio del diffuso e frammentato arcipelago collettivo delle pompe bianche.

Un'ottica di vendita in blocco appare francamente complessa, non tanto perché si possa escludere a priori una possibile logica di macroconcentrazioni che assicurerebbero quote di mercato anche molto più significative delle attuali – anche se finora sono i processi di progressiva terziarizzazione che hanno dimostrato di diffondersi –, ma soprattutto perché esiste oggettivamente un problema di risorse da investire in una lunga congiuntura contrassegnata da marginalità declinanti e ridotte al lumicino. L'ottica di vendita «a spezzatino» ripropone comunque, se il problema è quello delle quote di mercato insufficienti, un modello di ulteriore frammentazione e precarietà di prospettiva per chi dovesse prendersi una «fetta» della rete messa in vendita.

Il problema vero è che la distribuzione carburanti è ormai un significativo caso di *lose-lose situation* [una definizione già scritta nero su bianco nel documento sulla Strategia Energetica Nazionale di alcuni anni fa], e che vicende come ESSO e TOTALERG evidenziano come l'imperativo corrente sia quello di rifilare il cerino del rischio mercato a terzi, tentando di realizzare il massimo ottenibile in termini di denari solvibili o di «scambi» equivalenti. Non sempre la fuga è senza danni per chi fugge [ad esempio, TOTAL ha fatto nel tempo sulla rete investimenti importanti], senza considerare quel che questi processi lasciano sul terreno. Chi rimane si deve destreggiare con sempre maggiore difficoltà – e non senza evidenti controsensi e contraccolpi – con il problema del doppio canale: controllare fin dove possibile le pressioni competitive nel canale extrarete dove esiste il più alto grado di pressione competitiva, perché non esiste più il monopolio perfetto, e gestire nel contempo, con un compulsivo controllo del prezzo, una problematica concorrenza interdipendente tra rete ed extrarete. Fino a quando quest'ultimo giocattolo può durare senza rompersi?

AUTOSTRADE: DIFFIDA A Q8 SUI CONTRATTI ANOMALI

— 27 settembre 2016



ATTO DI SIGNIFICAZIONE E DIFFIDA

La **FAIB Autostrade Confesercenti** con sede in Roma, Via Nazionale 60, rappresentata dal Presidente Nazionale e legale rappresentante pro-tempore, **Antonino Lucchesi**;

La **FEGICA Cisl** con sede in Roma, Via Anzio, 24, rappresentata dal Presidente Nazionale e legale rappresentante pro-tempore, **Roberto Di Vincenzo**;

La **ANISA Confcommercio**, con sede in Roma, Piazza Giuseppe Gioacchino Belli, 2, rappresentata da l Presidente Nazionale e legale rappresentante pro-tempore, **Stefano Cantarelli**;

PREMESSO CHE

la distribuzione dei carburanti per uso di autotrazione posta lungo la viabilità autostradale è classificata “pubblico servizio” – ai sensi e per gli effetti del Decreto Legge 26.10.1970, n. 745, convertito con modificazioni con la Legge 18.12.1970, n. 1034, nonché del Decreto del Presidente della Repubblica 27.10.1971, n. 1269, contenente norme regolamentari della richiamata Legge n.1034/70 – ed è perciò assoggettata a concessione;

il Legislatore, per gli impianti regolati dal regime concessorio, anche all’indomani dell’emanazione del Decreto Legislativo 11.2.98, n. 32, ha voluto che rimanesse in vigore la richiamata norma “pubblicistica” assumendo la scelta contenuta nel

Decreto Legislativo n. 112/98 che, nel quadro del conferimento di funzioni amministrative alle Regioni, ha attribuito ad esse, ai sensi dell’art. n. 105, comma 2, lettera f), la funzione relativa al “conferimento di concessioni per l’istallazione e l’esercizio di impianti lungo le autostrade ed i raccordi autostradali”;

il Legislatore ha inteso ripetutamente ribadire le proprie prescrizioni obbligatorie in materia di regolazione dei rapporti economico contrattuali che legano i titolari dell’impianto/fornitori ai Gestori, prima con la Legge 5 marzo 2001, n. 57 (GU n. 66 del 20/03/2001) che, all’articolo 19, comma 3, così dispone : “In conformità alle prescrizioni dettate dal regolamento(CE) n. 2790/1999 della Commissione, del 22 dicembre 1999, i rapporti economici fra i soggetti titolari di autorizzazione, concessione o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori di impianti di distribuzione dei carburanti sono regolati secondo modalità e termini definiti nell’ambito di specifici accordi aziendali, stipulati tra ciascun soggetto titolare di autorizzazione, concessione, o fornitore e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale dei gestori, aventi ad oggetto l’individuazione dei criteri di formazione dei prezzi di vendita consentiti nel medesimo regolamento nell’ambito di prede finite tipologie di contratti. Negli stessi accordi aziendali sono regolati rapporti contrattuali ed economici inerenti le attività aggiuntive a quella di distribuzione dei carburanti. Gli accordi definiscono altresì le modalità per esperire il tentativo obbligatorio di conciliazione delle controversie individuali”.

il Legislatore, ha inteso rafforzare il quadro emergente dal combinato disposto della richiamata normativa di base (Legge 1034/70 e D.Lgs. 112/98) con nuovi provvedimenti cogenti contenuti nell’articolo 28 della Legge 111/2011, così come integrato e modificato dall’articolo 17 della Legge 27/2012.

In particolare, la suddetta norma prevede che: “12. Fermo restando quanto disposto con il decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni in aggiunta agli attuali contratti di comodato e fornitura ovvero somministrazione possono essere adottate, alla scadenza dei contratti esistenti, differenti tipologie contrattuali per l’affidamento e l’approvvigionamento degli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie, e previa definizione negoziale di ciascuna tipologia mediante accordi sottoscritti tra organizzazioni di rappresentanza dei titolari di autorizzazione o concessione e dei gestori, depositati presso il Ministero dello sviluppo economico...(omissis) ... “

figisc anisa news

NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Inoltre, sempre la Legge n. 27/2012, art. 17, nel 3° comma, ha introdotto una disposizione per cui *“I comportamenti posti in essere dai titolari degli impianti 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’art. 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192”*.



A partire dal 31.12.2013 sono andate in scadenza gli affidamenti dei servizi carbolubrificanti e ristorazione relativi ad un numero consistente di aree di servizio. Su sollecitazione del Ministero interessato delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il parere favorevole dell’Agcm, le società concessionarie hanno prorogato la scadenza medesima per circa 24 mesi.

In data 7 agosto 2015 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico hanno emanato un Decreto Interministeriale che contiene il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali, nonché il Documento Procedurale che regola le modalità di espletamento delle procedure competitive per l’affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e della attività ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali nonché gli adempimenti connessi.

In esecuzione della legge 1034/1970 e del DPR 1269/1971 che dispone il principio della cosiddetta “continuità gestionale”, il suddetto Decreto, al punto 1, comma 2), fissa le modalità attuative di tale principio a valere per le attuali procedure competitive *“: ...omissis... l’affidatario subentrante è tenuto, in esito alle procedure concorsuali di cui al piano allegato, ad offrire al gestore comodatario operante nell’area il mantenimento della gestione in corso ...omissis... mediante sottoscrizione di un nuovo contratto di cessione gratuita delle attrezzature ed immobili di cui al comma 1 della durata di nove anni. ...omissis... In considerazione dell’opportunità contenuta nella Legge 24 marzo 2012, n. 27, eventuali nuove tipologie contrattuali saranno applicabili d’intesa fra le parti. L’esecuzione del rapporto contrattuale viene regolato in conformità con le disposizioni ivi comprese quelle contenute nelle Leggi speciali per il settore carburanti”*;

la Kuwait Petroleum Italia pretende di condizionare l’esecuzione degli obblighi gravanti sul suo capo in forza della normativa suddetta, con particolare riferimento al principio della “continuità gestionale”, alla sottoscrizione dei gestori delle aree di servizio di cui si è aggiudicato l’affidamento dei servizi carbolubrificanti di un contratto di commissione in sostituzione del contratto di fornitura/affidamento che, in collegamento funzionale con il contratto di comodato/affidamento in uso gratuito, è l’unico consentito attualmente dalla legislazione speciale sopra richiamata.

la Kuwait Petroleum Italia accompagna tale pretesa cercando di intimidire i Gestori con l’avvertimento che, nel caso di mancata sottoscrizione, non rifornirà gli impianti e che addebiterà loro costi ed oneri per il mancato perfezionamento dell’Affidamento, considerato che la stessa Azienda si è impegnata in sede di offerta vincolante ad adottare tale modalità contrattuale;

non risulta, allo stato, che sia stato depositato presso il Ministero dello sviluppo economico alcun Accordo collettivo interassociativo, così come prescritto dalla Legge 27/12 (e richiamato nel citato punto 1, comma 2) del documento procedurale già citato), contenente una tipologia contrattuale che sia adottabile in sostituzione del contratto di comodato, fornitura ovvero somministrazione, con l’unica eccezione di un contratto di “*commissione*” allegato ad un Accordo stipulato tra le scriventi Federazioni e la rappresentanza dei retisti privati organizzata in Assopetroli e Consorzio Grandi reti che però è inequivocabilmente destinato ed utilizzabile in modo esclusivo per regolare il rapporto tra titolare di autorizzazione e Gestori per impianti di viabilità ordinaria, tenuto conto che richiama esplicitamente il d.lgs. 32/1998 e la durata di anni 6 con rinnovo automatico di altri 6, in evidente contrasto con le disposizioni contenute nella legge 1034/1970 ed il DPR 1269/1971, richiamate dal Decreto Interministeriale del 7.8.2015;

ciò nonostante, la Kuwait Petroleum Italia, all’evidente scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, la corretta applicazione del quadro normativo richiamato ed in particolare dell’art.17 della legge 27/2012, opera una forte quanto indebita pressione sui gestori in posizione di dipendenza economica per costringerli alla sottoscrizione di un contratto di commissione unilateralmente e perciò stesso illegittimamente definito nelle sue parti essenziali dall’azienda stessa: contratto di commissione che, con un artificio giuridico introdotto da Kupit, diventa “*assorbente*” rispetto al contratto di comodato prescritto dalla norma richiamata in modo tale che il Gestore viene espropriato di ogni possibilità di avere garantita la durata contrattuale disposta dalle Leggi speciali che regolano la distribuzione carburanti.

figisc anisa news

NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

tutto quanto sopra necessariamente e doverosamente premesso, Faib Autostrade Confesercenti, Fegica Cisl e Anisa Confcommercio

DIFFIDANO

– la Società Kuwait Petroleum Italia SpA, con sede in Roma, Viale dell'Oceano Indiano 9, nella persona del suo Amministratore Delegato e legale rappresentante pro-tempore, Ing. Alessandro Gilotti;

1) ad interrompere, in via immediata, tutti i comportamenti in premessa denunciati posti finora in essere allo scopo di aggirare surrettiziamente la normativa richiamata ed a rendere coerente, la sua azione, con le disposizioni cogenti disposte con le Leggi speciali di settore e con le prescrizioni contenute nel richiamato Decreto Interministeriale del 7/8/2015;

2) a cessare immediatamente, in particolare, l'indebita pressione operata nei confronti dei gestori allo scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali le facoltà attribuite dall'art.17 della legge 27/2012 ai medesimi gestore, comportamenti che integrano abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192;

3) conseguentemente a consentire, in particolare, la prosecuzione naturale dell'attività delle gestioni in forza del principio della "continuità gestionale", sancito dalla legge, attraverso la sottoscrizione di contratti identici a quelli precedenti ed alle medesime condizioni in essi contenute.



DIFFIDANO, INOLTRE LA MEDESIMA KUPIT

a ripristinare condizioni economico-normative "equie e non discriminatorie" ai singoli Gestori come previsto, da ultimo, dalla Legge 27/2012, al fine di garantire una normale

competitività giocata sull'efficienza e sulla qualità della prestazione, considerando che gli accordi economico-normativi sottoscritti con codesta Azienda sono abbondantemente scaduti ed a nulla sono valsi i ripetuti tentavi per ripristinare condizioni di economicità delle Gestioni che si sono trovate a far fronte ad una diminuzione dei volumi erogati e ad un aumento delle spese fisse e mobili senza aver alcuna possibilità di invertire la tendenza per fatto e colpa di codesta Azienda che ha scientemente violato le richiamate norme di Legge tanto per la mancata contrattazione "collettiva" -come espressamente disposto dalla Legge 57/01- quanto per le discriminazioni perpetrate in materia di *pricing* nei confronti dei singoli Gestori, all'interno della medesima rete di marchio posta sulla viabilità autostradale.

Le scriventi Federazioni, quindi, invitano e diffidano la Kuwait Petroleum Italia SpA, nella persona del suo legale rappresentante pro-tempore – ing. Alessandro Gilotti – a rimuovere entro e non oltre 15 giorni dal ricevimento della presente diffida, i comportamenti illegittimi legati alla introduzione – *inaudita altera parte* – di contratti di commissione non stipulati ai sensi e per gli effetti della Legge 27/12 e, nello stesso tempo a dare piena esecuzione a tutte le obbligazioni discendenti dalla richiamata normativa (D.Lgs. 112/98; L. 496/99; L. 57/01; L. 27/12; D. Interministeriale 7/8/2016).

Con avvertenza che, trascorsi inutilmente i 15 giorni accordati, le scriventi Associazioni diffidanti, promuoveranno – direttamente e per delega di ogni singolo Gestore – ogni opportuna iniziativa giudiziale a tutela dei diritti dei singoli Gestori e delle stesse Associazioni di Categoria, gravemente violati da codesta compagnia, compreso quello relativo agli interessi moratori sulle somme illegittimamente trattenute ed al risarcimento di tutti i danni patiti e patienti, come conseguenza dell'illegittimo operato della Kupit SpA..

La presente comunicazione viene inoltrata alle società concessionarie che hanno emanato i bandi di gara nonché al MIT ed al MISE affinché intervengano per mettere fine a questo pretestuoso aggiramento della norma e vigilino sulla corretta applicazione della normativa che presiede il pubblico servizio di distribuzione carburanti e sulla continuità e regolarità del medesimo servizio che non può essere piegato all'interesse – peraltro illegittimo – di una parte (Kupit).

Le scriventi, inoltre, si riservano la presentazione, in sede giudiziale, di ogni altra documentazione volta a sostenere le considerazioni contenute nel presente atto.

Roma, 23 settembre 2016

ILLEGALITÀ ED IMPOSTE CARBURANTI

— 27 settembre 2016



Vi sono due commenti recenti che sembrano estremamente significativi sul tema dell'illegalità nel settore carburanti.

Uno, ospitato su **STAFFETTA**, dell'avvocato **Bonaventura SORRENTINO** che vale la pena di riportare per sommi capi. Commentando la notizia che la Sottosegretaria all'Economia sta pensando a quale «veicolo normativo» trovare per inserirvi le misure individuate per contrastare il dilagare del fenomeno nella distribuzione dei carburanti, l'avvocato, con anche un inciso che si riferisce alla possibilità od impossibilità di «ridurre le imposte» sottolinea che «occorre fare qualche riflessione sulle cause che hanno portato, negli ultimi anni, alla creazione di un "doppio binario", quasi di identica rilevanza, quello "legale" e quello "illegale"... la situazione si è aggravata sensibilmente negli ultimi dieci o quindici anni, di pari passo con l'acuirsi del gravame fiscale, in un mercato fortemente concorrenziale anche a livello comunitario... Inoltre, non è affatto da sottovalutare quella che sta diventando, purtroppo, una "forma mentis" per taluni operatori del settore secondo cui l'inquinamento della concorrenza nel mercato legale costringe ad una forma di "adeguamento" ritenuta addirittura, da taluno, necessaria per la sopravvivenza».

L'altro [cui abbiamo già fatto riferimento su **Figisc Anisa News N. 21** del 13.09.2016] che vale la pena di richiamare ancora una volta è quello, tanto lapidario quanto efficace, di **Gabriele MASINI**, sempre su **STAFFETTA**: «D'altronde il "nero" ha, sì, inquinato il mercato, ma ha anche dato un'illusoria boccata di ossigeno, facendo girare soldi e prodotto. E anche dal lato del consumatore (e del politico) il ragionamento può paradossalmente essere analogo: in fondo, viene da dire, se l'illegalità fa scendere i prezzi, sia la benvenuta».

Se la concorrenza, e, nelle ampie pieghe di questa, l'illegalità, fanno scendere i prezzi...passa in second'ordine il fatto che da

ben cinque anni [ossia dal 2012] sui carburanti in Italia pesa un onere fiscale abbondantemente superiore alle medie comunitarie e che assorbe la parte maggioritaria del prezzo [quasi il triplo della quotazione del prodotto finito, oltre il quintuplo degli oneri e margini di distribuzione secondo i dati della scorsa settimana]. Insomma, uno scomodo argomento archiviato: quello che da cinque anni pesano su famiglie ed imprese 5 miliardi di euro/anno [quindi 25 dal 2012] in più di imposte sui carburanti.

L'aggancio ci consente di fare una considerazione sull'evoluzione della fiscalità di base [accisa + IVA sull'accisa, prescindendo dall'IVA sulla parte imponibile rappresentata dal prezzo industriale] nel contesto comunitario dal 01.01.2011 al 19.09.2016.

Nel 2011, mediamente nell'anno, la fiscalità di base poneva l'Italia al 9° posto, dalla più elevata alla meno elevata, dei 27 Paesi dell'Unione Europea [28 da metà 2013 con l'entrata della Croazia], dal 2012 – con la sola eccezione del 2015 in cui si è attestata al 3° posto – al 2° posto. E se questo vale per la benzina, per il gasolio si è passati dal 5° posto nel 2011 stabilmente al 2° nei successivi cinque esercizi. E se nel 2011 l'accisa ivata sulla benzina [tacendo peraltro delle addizionali regionali] era superiore alla media comunitaria di +9,3 cent/litro e di +7,4 sul gasolio, nel 2012 i valori erano diventati, rispettivamente, +22,3 e +23,3, nel 2013 +23,4 e +24,2, nel 2014 +23,2 e +23,8, nel 2015 +22,0 e +22,4 e nei primi nove mesi del 2016 +21,5 e +21,7. Chi sta sopra e chi sta sotto la media della fiscalità comunitaria è esposto [media dell'anno 2016] nella prima tabella della pagina seguente:

ACCISA IVATA NEI PAESI RISPETTO A MEDIA U.E.

figisc anisa news

NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

Paese	Benzina Su media U.E.	Paese	Gasolio Su media U.E.
Olanda	+0,268	Regno Unito	+0,334
ITALIA	+0,215	ITALIA	+0,217
Regno Unito	+0,196	Svezia	+0,209
Svezia	+0,169	Irlanda	+0,077
Grecia	+0,165	Francia	+0,077
Portogallo	+0,144	Finlandia	+0,076
Finlandia	+0,136	Olanda	+0,060
Germania	+0,106	Slovenia	+0,058
Francia	+0,104	Belgio	+0,036
Danimarca	+0,098	Germania	+0,024
Belgio	+0,074	Lussemburgo	+0,021
Irlanda	+0,073	Malta	+0,021
Slovenia	+0,014	Portogallo	+0,017
Slovacchia	+0,011	Cipro	+0,012
Malta	-0,025	Danimarca	-0,009
Croazia	-0,033	Romania	-0,028
Austria	-0,082	Croazia	-0,029
Cipro	-0,091	Austria	-0,044
Cechia	-0,099	Cechia	-0,046
Spagna	-0,114	Slovacchia	-0,049
Romania	-0,129	Estonia	-0,065
Lituania	-0,133	Ungheria	-0,081
Lussemburgo	-0,133	Spagna	-0,091
Lettonia	-0,136	Lettonia	-0,112
Estonia	-0,166	Grecia	-0,119
Ungheria	-0,179	Polonia	-0,124
Polonia	-0,202	Lituania	-0,137
Bulgaria	-0,238	Bulgaria	-0,140

Com'è noto, le imposte per la parte accisa in Italia sono aumentate progressivamente nel corso dell'anno 2011 sino all'incremento pesantissimo del dicembre di quell'anno, per poi stabilizzarsi, mentre l'IVA ha avuto due aumenti di aliquota dal 20 al 21 % dal 17.09.2011 e dal 21 al 22 % dal 01.10.2013.

L'escursione dell'accisa+IVA sull'accisa avvenuta in Italia dalla data del 01.01.2011 al 19.09.2016 [+21,2 cent/litro sulla benzina, +24,5 sul gasolio] è la più elevata riscontrabile nello stesso intervallo temporale di tutti i Paesi dell'Unione. Aumenti simili sopra i 20 cent/litro, ancorché inferiori a quelli italiani, si sono registrati per la Lettonia ed il Portogallo. Quattro Paesi, intervenendo o sull'accisa o sull'aliquota IVA, hanno diminuito il carico fiscale sulla benzina, cinque sul gasolio; otto Paesi hanno apportato variazioni nulle o non

superiori a $\pm 0,5$ cent/litro per la benzina e tre per il gasolio; due Paesi hanno effettuato aumenti compresi tra 0,5 e 5,0 cent/litro per la benzina ed sette per il gasolio; sei Paesi hanno effettuato aumenti compresi tra $>5,0$ e 10,0 cent/litro per la benzina e cinque per il gasolio; tre Paesi hanno legiferato aumenti compresi tra $>10,0$ e 15,0 cent/litro per la benzina e quattro per il gasolio; infine, variazioni in aumento comprese tra $>15,0$ e 20,0 cent/litro si registrano per due Paesi sia per la benzina che per il gasolio. L'incremento medio aritmetico comunitario della fiscalità di base è stato – sempre nell'intervallo gennaio 2011-settembre 2016 – di +4,7 cent/litro per la benzina e di +5,9 cent/litro per il gasolio. I dati sono esposti nella successiva tabella.

ACCISA IVATA 19.09.2016 VS/ 01.01.2011

Paese	Benzina			Gasolio		
	01.01.11	19.09.16	Var.	01.01.11	19.09.16	Var.
Austria	0,631	0,592	-0,039	0,523	0,492	-0,031
Belgio	0,742	0,738	-0,004	0,489	0,601	+0,112
Bulgaria	0,436	0,436	=0,000	0,377	0,396	+0,019
Cechia	0,614	0,575	-0,039	0,524	0,490	-0,034
Cipro	0,425	0,583	+0,158	0,392	0,548	+0,156
Croazia (*)	0,529	0,642	+0,113	0,412	0,509	+0,097
Danimarca	0,713	0,767	+0,054	0,495	0,522	+0,027
Estonia	0,507	0,507	=0,000	0,472	0,472	=0,000
Finlandia	0,744	0,809	+0,065	0,446	0,612	+0,166
Francia	0,731	0,777	+0,046	0,523	0,613	+0,090
Germania	0,779	0,779	=0,000	0,560	0,560	=0,000
Grecia	0,839	0,842	+0,003	0,522	0,419	-0,103
Irlanda	0,681	0,747	+0,066	0,568	0,614	+0,046
ITALIA	0,677	0,889	+0,212	0,508	0,753	+0,245
Lettonia	0,328	0,536	+0,208	0,285	0,422	+0,137
Lituania	0,526	0,526	=0,000	0,366	0,400	+0,034
Lussemburgo	0,531	0,541	+0,010	0,368	0,392	+0,024
Malta	0,554	0,648	+0,094	0,451	0,557	+0,106
Olanda	0,862	0,941	+0,079	0,511	0,596	+0,085
Polonia	0,516	0,478	-0,038	0,400	0,418	+0,018
Portogallo	0,638	0,825	+0,187	0,342	0,561	+0,219
Regno Unito	0,821	0,813	-0,008	0,821	0,813	-0,008
Romania	0,445	0,549	+0,104	0,374	0,512	+0,138
Slovacchia	0,680	0,684	+0,004	0,483	0,487	+0,004
Slovenia	0,578	0,688	+0,110	0,506	0,596	+0,090
Spagna	0,522	0,559	+0,037	0,408	0,445	+0,037
Svezia	0,772	0,824	+0,052	0,635	0,729	+0,094
Ungheria	0,554	0,501	-0,053	0,510	0,461	-0,049
MEDIA U.E.	0,624	0,671	+0,047	0,476	0,535	+0,059

(*) Per la Croazia i dati sono disponibili dal 01.07.2013

CARBURANTI FVG, ASSOPETROLI E FIGISC DIFENDONO GLI SCONTI

— 27 settembre 2016



ASSOPETROLI e FIGISC – così riferisce nel numero odierno **QUOTIDIANO ENERGIA**, come di seguito [per g.c.] pubblichiamo – si schierano al fianco degli “sconti carburanti” friulani (di recente prorogati fino a fine anno), finiti nel mirino dei ricercatori del Centro Studi Impresa Lavoro, che in un intervento pubblicato nei giorni scorsi sul “*Messaggero Veneto*” [testata giornalistica locale, N.d.R.] parlavano di “risorse che finiscono nelle tasche dei distributori interessati”, auspicando un diverso impiego dei fondi, a partire dal finanziamento delle colonnine per la ricarica elettrica.

Il Centro Studi Impresa Lavoro, attaccano **ASSOPETROLI** e **FIGISC**, “*rappresenta un quadro non aderente alla realtà*”, in quanto “*i 42,5 milioni di euro di risorse regionali non finiscono nelle tasche dei 500 distributori interessati, ma*

interamente in quelle dei giuliani e friulani nella misura da 100 a 300 euro anno circa per famiglia”.

“L’agevolazione”, spiegano l’associazione e la federazione, consente di “evitare il turismo ‘del pieno’ in Slovenia ed Austria ed assicura alle casse regionali, per effetto dei consumi trattenuti in Regione Fvg, la copertura” dei costi. Pertanto, “omettere” che il contributo “si autofinanzia ha portato a formulare una proposta irrealizzabile, in quanto priva di copertura”.

Due, rimarcano **ASSOPETROLI** e **FIGISC**, le “certezze” a cui porterebbe la soppressione dell’agevolazione: “*la prima che il Friuli si terrà l’inquinamento atmosferico, peraltro aumentato per le maggiori percorrenze necessarie a raggiungere i distributori oltreconfine, e la seconda che accise ed Iva su quei rifornimenti saranno rimosse in toto da Slovenia ed Austria*”. Non solo, perché si è evidenziato anche che “l’agevolazione regionale garantisce il posto di lavoro ad una significativa parte delle circa mille persone che operano nel comparto della distribuzione stradale di carburanti” e che “la previsione di dirottare risorse verso l’elettrico (...) ignora completamente la complessità della transizione energetica low carbon”.

Citato, al riguardo, lo studio sui trasporti pubblicato nelle scorse settimane da FuelsEurope, secondo cui al 2020 la maggior parte delle emissioni primarie di particolato dal trasporto stradale provverranno dalle gomme, dai freni e dall’abrasione dell’asfalto e saranno quindi indipendenti dalla propulsione dei veicoli.