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

FIGISC ANISA NEWS N. 27/2016 21.11.2016

FRONTE ILLEGALITÀ: CONTROLLI GDF SUL MERCATO «PARALLELO»



Si è avviata da una decina di giorni fa una maxi operazione della Guardia di Finanza – avviata prioritariamente in aree territoriali del Nord e del Centro ed estendibile all'intero territorio nazionale – con la finalità di identificare operatori, rivenditori, retisti e quant'altro, che si siano approvvigionati sul così detto «mercato parallelo», in qualche maniera suscettibile di essere connesso alle aree di illegalità.

IN QUESTO NUMERO

CONSUMI PROVVISORI AD OTTOBRE A – 3,73 %

Scrive QUOTIDIANO ENERGIA nel numero del 18.11.2016 che «Secondo i dati Mise sui consumi dei primi dieci mesi 2016, le…

DI FRONTE AL BIVIO – RAGIONAMENTI PER PROSPETTIVE POSSIBILI...

Vi sono diversi elementi presenti nelle ultime settimane nelle cronache specializzate di settore che si prestano a considerazioni generali che…

FIGISC ANISA NEWS N. 27/2016

SOMMARIO

FRONTE ILLEGALITÀ: CONTROLLI GDF SUL MERCATO «PARALLELO»
21 novembre 2016

CONSUMI PROVVISORI AD OTTOBRE A – 3,73 %
21 novembre 2016

DI FRONTE AL BIVIO – RAGIONAMENTI PER PROSPETTIVE POSSIBILI…
21 novembre 2016

ACCISE SU BENZINA E GASOLIO NELL'EUROPA COMUNITARIA 2011-2016
21 novembre 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

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

FRONTE ILLEGALITÀ: CONTROLLI GDF SUL MERCATO «PARALLELO»

— 21 novembre 2016



Si è avviata da una decina di giorni fa una maxi operazione della Guardia di Finanza – avviata prioritariamente in aree territoriali del Nord e del Centro ed estendibile all'intero territorio nazionale – con la finalità di identificare operatori, rivenditori, retisti e quant'altro, che si siano approvvigionati sul così detto «*mercato parallelo*», in qualche maniera suscettibile di essere connesso alle aree di illegalità.

Obiettivo del Corpo, così afferma **ASSOINDIPENDENTI** in una circolare ai soci sarebbe quello di «*verificare l'esistenza di eventuali condizioni tali da giustificare l'incriminazione per ricettazione*».

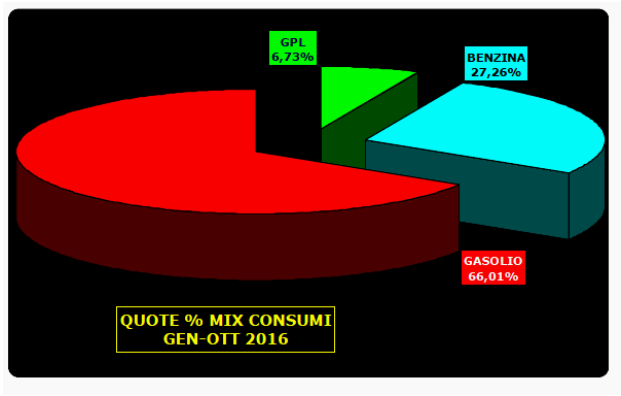
Scrive **STAFFETTA** che «*la minaccia di essere denunciati e incriminati per ricettazione anziché per incauto acquisto rappresenta un salto di qualità, e un grosso deterrente, nel contrasto all'illegalità nel mercato dei carburanti. Di effetto ben più immediato ed efficace, e tutto sommato a costo zero, di quello complicato e costoso del passaggio attraverso le modifiche al testo unico delle accise, che è la strada imboccata con l'art. 67 introdotto nel disegno di legge di Bilancio 2017 sulla scia delle conclusioni del tavolo ministeriale. Un'operazione a largo raggio della Guardia di Finanza che dovrebbe partire dal presupposto che nel corso di precedenti controlli i soggetti indagati siano stati avvertiti del rischio a cui si esponevano dal ritirare prodotti da soggetti in odore di illegalità attivi appunto in un vero e proprio "*mercato parallelo"».

Sempre secondo **STAFFETTA** «*sul territorio le operazioni della Guardia di Finanza sembrano aver prodotto già alcuni effetti pratici. In particolare, molti "*utilizzatori finali*", spaventati dalla prospettiva dei controlli e della possibilità di passare dalla multa per incauto acquisto all'incriminazione per ricettazione, stanno tornando ai vecchi fornitori, abbandonando* trader *e intermediari – con la speranza che i vecchi fornitori non approfittino della circostanza per "*vendicarsi*" con rialzi dei prezzi. Il tutto semplicemente sulla base della legislazione vigente. Intanto proprio i "*nuovi trader*" continuano a inviare proposte di vendita a prezzi stracciati da tutte le basi di carico per consegne in tutta Italia*».

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

CONSUMI PROVVISORI AD OTTOBRE A – 3,73 %

— 21 novembre 2016

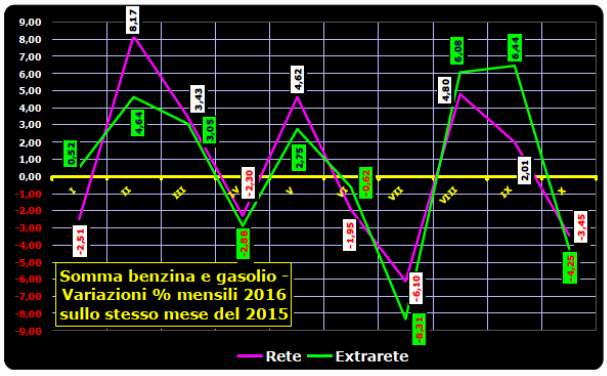


Scrive **QUOTIDIANO ENERGIA** nel numero del 18.11.2016 che «*Secondo i dati Mise sui consumi dei primi dieci mesi 2016, le reti non petrolifere hanno raggiunto per la benzina, nel progressivo annuo, il 24,8% di quota, in crescita dell'1,5% rispetto all'anno passato. Per il diesel il canale extrarete ha consuntivato il 44%, in frazionale aumento dello 0,1%. Per quest'ultimo prodotto, le cui vendite beneficiano del grande successo di immatricolazioni di auto con questa motorizzazione, le reti delle compagnie mostrano una capacità di risposta adeguata, che permette loro di mantenere un volume di vendite complessivo in linea con l'anno passato, malgrado le pesanti perdite degli impianti autostradali. I margini lordi che vengono consuntivati mostrano per il diesel un andamento decrescente. Indice della battaglia commerciale molto accesa in atto, a riprova della quale figura lo stacco del prezzo italiano verso quello medio europeo negativo da mesi (in Italia quindi il prezzo al netto delle imposte è più basso rispetto alla Ue). Ciò anche in virtù dei risultati degli impianti Q8 Easy, TE24/24 e IPMatic, che potremmo chiamare oramai* "no-logo colorate"».

Relativamente ai **dati dei consumi provvisori mensili** rispetto alle stesse mensilità dell'anno 2015 – gennaio: -1,48 %, con una giornata di consegne in meno, febbraio: +6,92 %, con una giornata di consegne in più, marzo: +3,30 %, aprile: -2,50 %, maggio: +3,98 %, giugno: -1,49 %; luglio: -6,85 % con due giorni di consegna in meno; agosto: +5,07 % con una giornata di consegna in più, settembre: +3,55 %, – **OTTOBRE**, con una giornata di consegne in meno rispetto ad ottobre 2015, registra per i consumi sommati di benzina e gasolio un decremento del -3,73 % sullo stesso mese dell'anno precedente [da 3,639 a 3,504 miliardi di litri], con una flessione del -4,25 % in extrarete [da 1,257 a 1,204 miliardi di litri] e del -3,45 % in rete [da 2,382 a 2,300 miliardi di litri]. A ciò si aggiunga che i consumi di gpl per autotrazione del mese sono assolutamente stabili sullo stesso mese del 2015 [256 milioni di litri].

I consumi di benzina perdono complessivamente un -4,89 % [da 1,057 a 1,005 miliardi di litri], con un segno negativo del -5,91 % [da 852 ad 801 milioni di litri] in rete ed un segno sotto del -0,65 % anche in extrarete [da 205 a 204 milioni di litri], mentre quelli di gasolio scendono in tutto di un -3,25 % [da 2,582 a 2,498 miliardi di litri], con una flessione di -2,09 % per la rete [da 1,530 a 1,498 miliardi di litri] ed una più marcata di -4,95 % in extrarete [da 1,052 a 1,000 miliardi di litri].

Sulla somma dei consumi di benzina, gasolio e gpl, quest'ultimo nel mese di ottobre 2016 raggiunge una quota del 6,82 %, la benzina ha una quota del 26,74 % ed il gasolio del 66,44 %.



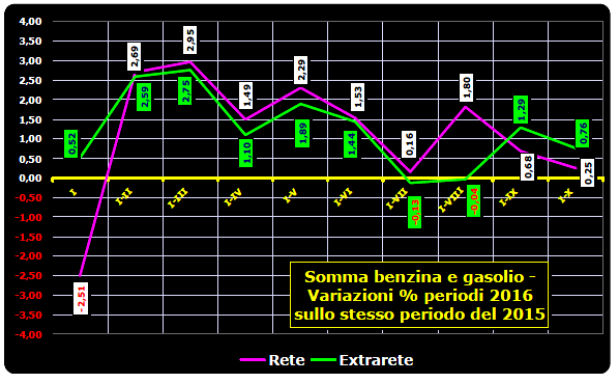
Per quanto riguarda il **periodo gennaio-ottobre**, si evidenzia per i consumi sommati di benzina e gasolio un incremento solo del +0,42 % [era di +0,89 % sul progressivo gennaio-settembre] sullo stesso periodo del 2015 per la somma dei consumi in rete ed extrarete di benzina e gasolio [da 35,155 a 35,304 miliardi di litri], un incremento del +0,76 % [era un +1,29 % sul progressivo gennaio-settembre] in extrarete [da 12,073 a 12,164 miliardi di litri] ed un aumento solo del +0,25 % [era di +0,68 % sul progressivo gennaio-settembre] in rete [da 23,082 a 23,140 miliardi di litri].

I consumi complessivi di benzina diminuiscono di -0,88 % [(era un -0,40 % sul progressivo gennaio-settembre), da 10,409 a 10,318 miliardi di litri], con segno negativo di -2,05 % in rete [(che era un -1,60 % sul progressivo gennaio-settembre), da 8,393 a 8,221 miliardi di litri] ed in incremento di +4,01 % in extrarete [(+4,61 % sul progressivo gennaio-settembre), da 2,016 a 2,097 miliardi di litri], mentre quelli complessivi di gasolio guadagnano un +0,97 % [(era un +1,43 % sul

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

progressivo gennaio-settembre), da 24,746 a 24,986 miliardi di litri], con un aumento di +1,56 % per la rete [(era un +1,99 % sul progressivo gennaio-settembre), da 14,689 a 14,918 miliardi di litri] ed un lieve incremento di +0,11 % in extrarete [(che era +0,62 % sul progressivo gennaio-settembre), da 10,057 a 10,067 miliardi di litri].

I consumi di gpl autotrazione del periodo sono in incremento del +2,19 % [(dal +2,28 % sul progressivo gennaio-settembre), da 2,492 a 2,547 miliardi di litri] sullo stesso periodo del 2015.



Sulla somma dei consumi di benzina, gasolio e gpl, quest'ultimo nel periodo gennaio-ottobre 2016 raggiunge una quota del 6,73 %, la benzina ha una quota del 27,26 % ed il gasolio del 66,01 %.

Nell'arco di **dieci anni – dal 2007 al 2016** – i consumi per prodotto del periodo gennaio-ottobre si sono così modificati: benzina -36,93 % in rete [da 13,035 a 8,221 miliardi di litri], +198,29 % in extrarete [da 0,703 a 2,097 miliardi di litri]; gasolio -10,49 % in rete [da 16,666 a 14,918 miliardi di litri], +4,71 % in extrarete % [da 9,614 a 10,067 miliardi di litri], somma di benzina e gasolio -22,09 % in rete [da 29,701 a 23,139 miliardi di litri], +17,90 % in extrarete [da 10,317 a 12,164 miliardi di litri]; gpl autotrazione +77,12 % [da 1,438 a 2,547 miliardi di litri].

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

DI FRONTE AL BIVIO – RAGIONAMENTI PER PROSPETTIVE POSSIBILI...

— 21 novembre 2016



Vi sono diversi elementi presenti nelle ultime settimane nelle cronache specializzate di settore che si prestano a considerazioni generali che riguardano nel suo insieme la distribuzione dei carburanti e, direttamente od indirettamente, nello specifico la categoria dei gestori. Per le organizzazioni che rappresentano, con sempre maggiore difficoltà e giustificazione, proprio quest'ultima categoria, si annuncia imminente una verifica su ruolo, iniziative e prospettive possibili. Proveremo, perciò, a seguire il filo di quelle cronache ed a sviluppare e/o confermare da quel filo qualche spunto di ragionamento – condivisibile o rigettabile che sia – che magari possa essere di contributo a tale verifica, pur affrontando anche altre tematiche.

Cominciamo dall'**illegalità nel settore**, anzi più esattamente dalle misure di contrasto che sono state annunciate nella legge di stabilità 2017, sulle quali ci è necessario tornare – dopo averne pubblicato alcuni stralci sul precedente numero di **Figisc Anisa News** [n. 26 del 06.11.2016] – con una citazione tratta dalla Relazione Tecnica del Governo sull'articolo 67:

«*Le disposizioni di cui al comma 1, lettere a), b), c) e d) dell'articolo in esame sono finalizzate al consolidamento delle potenzialità di controllo dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli sulla catena distributiva dei prodotti petroliferi ad imposta sospesa, con finalità di contrasto alle frodi riscontrate nel settore su carburanti di provenienza comunitaria, specialmente a seguito dell'incremento di circa il 30% delle aliquote sul gasolio e sulla benzina negli anni 2011-2012. ... è possibile ragionevolmente stimare un recupero di* tax-gap*, a regime, per effetto della applicazione di tutti i predetti quattro provvedimenti, in almeno 100 milioni di euro annui.*

Tenendo conto che, nel 2015, le entrate erariali derivanti dalle immissioni in consumo di prodotti petroliferi sono state di euro 25.752.063.577,42, di cui euro 5.015.485.314,03 dagli impianti di produzione e, per i restanti euro 20.736.578.263,39 dai depositi commerciali gestiti in regime di deposito fiscale, ... con un efficientamento della logistica fiscale cautelativamente stimato nell'ordine del 5 per mille, la modifica normativa in esame potrà comportare, a regime, a parità di altre variabili esogene, un incremento del gettito per le accise di 105 milioni di euro annui.».

Primo: il documento afferma senza tanti giri di parole che vi è un nesso causale e temporale tra aumento delle accise e sviluppo del fenomeno dell'illegalità, anche se gli effetti in termini quantitativi sono stati «*annacquati*»: a cavillare, infatti, se è «*quasi*» vero che l'incremento delle accise è di circa il 30 % [per la precisione del 29,15 % per la benzina e del 45,96 % per il gasolio], è ancor «*più*» vero che negli ultimi cinque anni tale aumento, addizionato dell'IVA che grava sull'imponibile dato dall'accisa, vale in realtà il 31,30 % per la benzina ed il 48,39 % per il gasolio, con il gasolio che vale mediamente dal 2011 al 2016 più del 70 % dei consumi, determinando così una media incrementale del 43,5 %, ossia quasi il cinquanta per cento in più di quanto asserito nella relazione tecnica. In cinque anni tale incremento è costato a famiglie ed imprese qualcosa come più di 31 miliardi di euro.

E l' «*effetto Laffer*» – [dal nome dell'economista che spiegò nel 1980 al Presidente Reagan che doveva diminuire le imposte dirette per evitare il ristagno dell'economia e la diminuzione delle entrate fiscali] da noi scomodato in tempi passati ben due volte [**Figisc Anisa News** n. 21 del 23.04.2012 e n. 4 del 04.02.2013] – si sarebbe dispiegato in una crescita di sistemi e forme illegali per sottrarre imposte nella circolazione dei carburanti.

La seconda considerazione è che sembra emergere una enorme sproporzione tra la percezione dell'ampiezza del fenomeno della illegalità ed i risultati attesi dalle misure di contrasto. Secondo la citata Relazione Tecnica, infatti, i risultati attesi sono computati in circa 200 milioni di euro/anno, a fronte di una «*percezione*» [ma non mancano, forse, anche aspetti di «*amplificazione*»] che riferisce dati che ammonterebbero al 10-15 %, ad addirittura al 20 %, di prodotti petroliferi che viaggiano in regimi illegali. Due conti in punta di dita: se queste percentuali hanno fondamento significa che si parla di quantitativi da un minimo di 3,8 ad un massimo di 7,6 miliardi di litri, con una imposizione fiscale minima [quella del gasolio, ad esempio, accisa ed IVA su accisa] di 0,750 euro/litro. Il che

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

significherebbe che le misure di contrasto previste hanno un grado di efficacia pari a solo qualche punto percentuale rispetto all'entità dell'evasione. Qualcosa non torna, e, o non torna in misura direttamente proporzionale alla misura dell'esasperazione della percezione del fenomeno, o non torna nei risultati che si attendono dalle misure di contrasto.

Insomma, la fiscalità eccessiva ha intorbidato e sconvolto un mercato che le numerose e reiterate «*liberalizzazioni*» volevano, per contro, rendere più aperto e «*normale*». Ed a proposito di liberalizzazioni, si inserisce a fagiolo un altro spunto di cronaca. Sul numero del 18.11.2016 de **L'ESPRESSO** [all'articolo «*Furbetti della benzina, si corre ai ripari*», appare la seguente affermazione: «*Secondo il sottosegretario all'Economia,* ***Paola De Micheli****, la criminalità dilagante è dovuta* ***principalmente*** *alla liberalizzazione del settore, che nel 2012 ha fatto entrare sul mercato nuovi* trader, "alcuni dei quali purtroppo sono disonesti e operano con la sola finalità di frodare il fisco e alterare le dinamiche della concorrenza".

Mettiamo assieme, se pur forzatamente, due fatti «*quantitativi*» quali lo sviluppo considerevole delle pompe bianche negli ultimi anni e l'esplodere del fenomeno dell'illegalità. Verrebbe da trarre delle conclusioni abbastanza lineari, cioè che il connubio di abuso della fiscalità e liberalizzazioni del settore – queste ultime che tanto hanno nuociuto alla categoria dei gestori, legati mani e piedi esclusivamente al contesto delle compagnie petrolifere – si è tradotto in un *flop* gigantesco, che ha prodotto una rete inquinata, ha sviluppato una dilagante illegalità ed un danno erariale rilevante, bruciando valori ed assetti del settore con tutte le ricadute economiche e sociali negative connesse e con un avvitamento nel *loop* di una concorrenza distorta ed artefatta, a fronte solo di limitati calmieramenti dei prezzi, dissipati con effetto moltiplicatore dall'andamento della fiscalità.

Potrebbe essere una ipotesi tutto sommato non priva di plausibilità e una chiave interpretativa della crisi della fase distributiva del settore.

Il rischio – come sempre quando si stiracchiano eccessivamente i concetti che sembrano a tutta prima risolutivi – è, da questa parte del tavolo, ossia i gestori, che questa diventi «*l'unica*» chiave interpretativa e che subentri ora, oltre che una sommaria condanna del passato, l'aspettativa che, una volta individuata la causa, tutto ritorni poi alla normalità [= come prima ai vecchi tempi] grazie a pochi ed efficaci correttivi. Una chiave da mettere accanto a quella della sempre incompiuta [ma che ormai ha perso, o ha rifiutato per scelta, le opportunità di non dipendere solo dall'*oil*] «*razionalizzazione*» della rete – magari non solo degli impianti, ma anche degli operatori inquinati dall'illegalità -, nell'auspicio che, con queste due soluzioni, finisca, insomma, un ciclo di errori e percorsi sbagliati e si apra una diversa stagione, in cui il settore può «*ritrovarsi*» e comporre le sue contraddizioni e ridare spazi a tutti gli attori che vi operano, gestori inclusi. In altre parole, che dopo un decennio intollerabile, si intraveda una luce in fondo al tunnel. Ma…..



Si è già più volte affermato che la complessità del mercato non sembra consentire analisi di comodo: un mercato «*ripulito*» non sarà solo per questo meno competitivo di ora.

Viene opportuno qui citare un particolare dei tempi che furono, quando [da **STAFFETTA** del 27.09.2000] il compianto Presidente Nazionale **FIGISC**, **Ottorino Millo** denunciava all'Antitrust che «*in accordi stipulati tra Ministero dei Trasporti ed autotrasportatori… è stato concordato un possibile ripristino nel tempo del differenziale rete ed extrarete, esistente in precedenza, che ammontava a circa 150/200 lire al litro rispetto all'attuale, che è di circa 50 lire al litro e che aveva finalmente eliminato la concorrenza che esisteva tra rete ed extrarete*». **Sedici anni fa**, ormai, **il delta prezzo tra rete ed extrarete era**, quindi, **di 2,5 cent/litro**. **Oggi, nel mercato «*legale*» questo valore è cinque volte tanto sul *self* e dieci volte tanto sul *servito***, per non parlare del mercato forse illegale, più sì che no, ove si sono avute offerte – come si è riportato nella stampa specializzata – a Platt's -15, a Platt's -45. E senza contare che oggi è «*solo*» il prezzo extrarete – e non sarà certo mai più il contrario – a governare «*tutto*» il mercato, a fissare il *benchmark* su cui tarare anche i prezzi della rete e su cui modulare la forbice tra *servito* e *self* con tutti gli annessi e connessi della concorrenza in margini ed erogati. Si potrà pure ripulire il mercato dalle frange più o meno estese di illegalità, ma ciò non cambierà, soprattutto per i gestori, i fondamentali strutturali finché la rete rimane, come un'eccezione anacronistica, ingabbiata in rapporti e meccanismi commerciali che sono diversi dalla flessibilità del mercato «*vero*».

Si innesta, in questo complesso ordine di cose, un altro aspetto: questo è un settore «*maturo*», forse più ancora che maturo, un settore «*a scadenza*», come i prodotti alimentari. È di nuovo il caso di ricorrere ad una citazione: sempre sulla **STAFFETTA** [14.11.2016] troviamo che **Raffaele Tiscar**, Vicesegretario Generale della Presidenza del Consiglio, nel contesto della

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

sessione «*Proposte per una nuova strategia energetica nazionale al 2030 dopo la conferenza di Parigi sul clima*» presso gli Stati generali della greeneconomy, dice testualmente che «*Serve il coraggio di stabilire che da una certa data, che sia tra 10, 15 o 20 anni, i veicoli non elettrici non potranno più circolare. Scelte di campo nette, dunque, come quella per la mobilità elettrica, dovranno esser fatte con coraggio per tracciare il percorso del domani, che sarà responsabilità di tutti i governi del Paese da qui in avanti*». Una variabile sovranazionale e trasversale che comincerà a caratterizzare fin da oggi, sia pure gradatamente, il mercato di domani. In sostanza, dopo la fine del mercato apparentemente «*normale*» e ancora nel pieno di un mercato in crisi di fattori di riordino [ma la disaffezione di primarie compagnie, la terziarizzazione della fase distributiva sono tendenze di riorganizzazione innegabili, anche se magari non gradite], ci si avvia verso una riconversione di prodotti e servizi per via di dinamiche che non sono neppure endogene al mercato.

Tornando ai gestori ed alle loro organizzazioni, come si può approcciare questo «*disordine*» nel tempo che ragionevolmente può intercorrere prima che il settore diventi tutt'altra cosa? Questo «*disordine*» ha minato la categoria nel profondo, ne ha scosso le condizioni economiche che ne giustificano la sostenibilità dei conti, e lo stesso rapporto di credibilità delle loro organizzazioni per via del divario crescente tra la capacità di tutela e le smentite del mercato.

Le strade sono almeno due: o ci si arrocca nella difesa sempre più strenua dell'esistente – in termini di istituti contrattuali e sistemi di rapporti con le aziende -, sapendo che sempre più la tutela legale può forse essere maggiormente efficace di quella «*sindacale*», mettendo nel contempo sempre più in crisi quest'ultima, o si affronta un percorso complesso e difficile, che può o non può produrre risultati concreti a seconda della volontà o assenza di volontà di confronto delle controparti, che parta da una reinterpretazione del ruolo, dei contratti, dei rapporti del gestore, con un ripensamento generale di questa figura.

Non è che manchino del tutto gli strumenti. La politica, che di solito ha fatto cose sbagliate per questo settore – dalla fiscalità eccessiva alle liberalizzazioni, dalle tentate spartizioni del mercato tra monopoli certi e presumibili duopoli [GDO] alle mancate razionalizzazioni -, ha anche dato, magari solo sull'onda delle pressioni mediatiche sul prezzo, e quindi involontariamente in parte, degli strumenti, per quanto molto imperfetti e generici, per tentare qualcosa di diverso che il settore nel suo insieme – per responsabilità diverse tra le parti e dettate da opposte motivazioni – non ha raccolto affatto, lasciando quelle pur perfettibili opportunità poco esplorate e soprattutto assolutamente inattuate. Risultato è che ora sono alcune delle controparti economiche naturali dei gestori a darne una lettura ovviamente arbitraria e di comodo, ed a spingere «*di forza*» per adottare quelle ritenute più convenienti ai propri scopi.

I processi di terziarizzazione intervenuti in questi anni – e quelli che interverranno a seguito della fuga di importanti marchi o per tendenza complessiva del settore –, per di più, hanno anzi sottratto dal quadro della concertazione sempre parti più rilevanti della rete. Le cessioni, detto in soldoni, di «*pacchetti*» a retisti importanti stanno avvenendo, per ovvie ragioni di prezzo, senza trasferire parimenti impegni e contratti verso le gestioni, una «*precauzione*» che diventerà sempre più diffusa anche sfruttando i «*buchi*» della legislazione di settore ed i limiti della contrattazione esclusiva tra rappresentanze nazionali.

D'altra parte, la concertazione di nuovi strumenti contrattuali sembra concentrarsi – secondo tradizione consolidata che ha già mostrato i suoi pesanti limiti – verso «*una unica*» soluzione alternativa. Comunque sempre nelle strettoia di questa specie di «*anomalia*» della rete rispetto al mercato di cui si è detto sopra.

Esiste, pertanto, il problema di ricondurre a contrattazione e definizione dei rapporti tra gestori e parti della rete che stanno «*migrando*» nei processi di terziarizzazione in un'area di non-tutela. Esiste la precarietà degli accordi che, basati sul nesso margine-erogato, sono schiavi delle mutevoli od esasperate politiche commerciali delle aziende. Esiste il consueto spauracchio della espulsione del gestore per effetto della automazione integrale della rete, rimanendo sullo sfondo comunque la questione irrisolta di «*riportare al centro della trattativa il valore stabilmente determinato della remunerazione del servizio offerto da una figura imprenditoriale che organizza risorse umane nel contesto di una filiera distributiva*» [**Figisc Anisa News** n. 38 del 17.09.2012] o, come dicono i tedeschi, «*al fine che i gestori delle stazioni di servizio riescano ad ottenere un reddito adeguato e sufficiente per vivere*».



E se questo riguarda la gestione dell'esistente attuale ed immediato, non si può non ragionare anche in un'ottica di prospettiva per quegli anni di maturità che stanno ancora davanti nel settore prima della sua mutazione «*genetica*».

Per quanto ancora ha senso «*congelare*» solo queste forme contrattuali? Fino a che punto può reggere un vincolo, come

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

quello dell'esclusiva, che si giustificherebbe solo come tutela di contenuti di *know how* rilevanti [Regolamento CE/2790/1999], circostanza che non ha alcun riscontro proprio per l'evoluzione del mercato in questi anni? La terziarizzazione della rete è solo «*spacchettamento*» a blocchi? In sostanza, in un mercato «*più normale*», a somiglianza di quanto accade altrove, solo da una pluralità di figure e ruoli – e quindi di rapporti commerciali, contratti e funzioni – può venire un apporto positivo alla distribuzione, ai prezzi, al consumatore, in quadro peraltro che può essere meno conflittuale in un orizzonte di rischi, doveri e reciprocità complessivamente più equilibrate.

Alcuni anni fa – cogliamo l'occasione per ritornare su questo argomento che ha allora diviso le organizzazioni di categoria e su cui serve tuttavia oggi un giudizio a distanza di tempo equilibrato – l'iniziativa di «*Libera la benzina*» è stata forse prematura e schematica rispetto ad un quadro normativo ancora «*ingessato*» e senza paracaduti alternativi per la categoria. Oggi, dopo che sono da tempo in vigore norme che, salvo contrattazione tra le parti, consentono anche strumenti diversi, oggi che diversi fatti inducono purtroppo a dubitare ragionevolmente sulle capacità, o sulle volontà, o persino sui tempi utili anche se la volontà ci fosse, per il settore tradizionale di «*ricompattarsi*», forse ciò che serve davvero è un «*Liberiamo i contratti*», una *mission* che toccherebbe ancora una volta assolvere da parte dei gestori, con tutte le alee di dover ridisegnare un ruolo pluralista e composito della categoria e delle sue organizzazioni.

Naturalmente, questo ragionamento può essere sbagliato, magari è più rassicurante e prudente tenersi duri all'attuale situazione.

Siamo d'accordo con chi sostiene che finché c'è anche un solo gestore da tutelare ci sarà il «*sindacato*», se non altro perché questa dovrebbe essere la sua funzione. Ma se c'è in effetti «*un solo*» gestore da tutelare, vi sono solo due possibilità: o che la grande maggioranza dei gestori è già ben tutelata o che la categoria si è assottigliata al punto da ridursi a marginalità.

Essendo francamente difficile sostenere la prima eventualità, se è invece vera la seconda vuol dire che – anche togliendo la pesante tara della protervia della controparte, dell'imbastardimento del mercato, ecc. ecc. – qualche sia pur involontario errore per strada è successo. Ecco, questo è il bivio che sta davanti, adesso. **[G.M.]**

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

ACCISE SU BENZINA E GASOLIO NELL'EUROPA COMUNITARIA 2011-2016

— 21 novembre 2016



FIGISC ANISA CONFCOMMERCIO pubblica a novembre un nuovo studio «***Accise su benzina e gasolio nell'Europa Comunitaria 2011-2016***», corredato di una settantina di tavole di dati e di grafici, che tratta della tassazione di base dei due principali carburanti per autotrazione.

Per chi volesse saperne di più, la relazione è integralmente consultabile e scaricabile cliccando sul *mouse* sul seguente titolo:

accise-su-benzina-e-gasolio-europa-comunitaria-2011_2016

La tassazione di base presa in esame prescinde dal prezzo industriale [su cui grava l'IVA], che costituisce in genere la parte minoritaria del prezzo al consumo ed è sostanzialmente determinato da fattori internazionali – quali la quotazione del greggio e soprattutto dei prodotti raffinati – ad alto grado di variabilità e da fattori nazionali e locali – quali i costi e margini di distribuzione – a variabilità ridotta ed a contributo marginale al prezzo al consumo, ed è quindi costituita dall'accisa e dall'IVA gravante sull'accisa stessa.

Il tema della tassazione nazionale dei carburanti torna di attualità in relazione al fenomeno della illegalità presente nel settore, per contrastare il quale il Governo ha messo in cantiere una serie di provvedimenti contenuti nel decreto fiscale e nella legge di stabilità 2017.

Un passaggio della relazione tecnica alla formulazione dell'articolo 67 di quest'ultimo provvedimento stabilisce, infatti, un più che evidente nesso causale e temporale tra incremento della fiscalità e fenomeno dell'illegalità di settore: «*…disposizioni…con finalità di contrasto alle frodi riscontrate nel settore su carburanti di provenienza comunitaria, specialmente a seguito dell'incremento di circa il 30% delle aliquote sul gasolio e sulla benzina negli anni 2011-2012*».

Il quadro delle aliquote di accisa definito con l'emanazione del Decreto legislativo 504 del 26 ottobre 1995 ha subìto nel tempo adeguamenti progressivi [le accise su benzina e gasolio stabilite nel provvedimento originario erano fissate in un equivalente di € 518,00 per mille litri per la benzina e di € 386,00 per il gasolio, con un'aliquota IVA al 19 %], ma nel complesso non particolarmente significativi fino al 2011, con un aumento medio tra i prodotti nell'ordine del 9 % in oltre quindici anni, da € 518,00 a € 564,00 per la benzina, da € 386,00 a € 423,00, con un passaggio della aliquota IVA – che grava sull'accisa oltre che sul prezzo industriale dei carburanti – dal 19 % al 20 % a decorrere dal 1° ottobre 1997.

Il biennio 2011-2012, con particolare rilevanza per l'esercizio 2011 – con la concomitanza dell'elevamento dal 20 % al 21 % dell'aliquota IVA -, per contro è stato caratterizzato da consistenti aumenti delle accise dovuti a specifiche e plurime finalità di finanza pubblica: il provvedimento più pesante fu quello istituito con il decreto «*Salva Italia*» [D.L. 6 dicembre 2011, n. 201] che innalzò in un colpo solo le aliquote di accisa in misura equivalente alla somma di tutti gli aumenti intervenuti in un arco di sedici anni dall'ottobre 1995 al novembre 2011.

Gli anni successivi al 2012, per contro, sono stati caratterizzati da una stabilità delle aliquote di accisa, ancorché vi sia da segnalare l'incremento dell'aliquota IVA dal 21 % al 22 % intervenuto a far data dal 1° ottobre 2013.

A far data dal 1° gennaio 2011 e sino al 31 ottobre 2016,

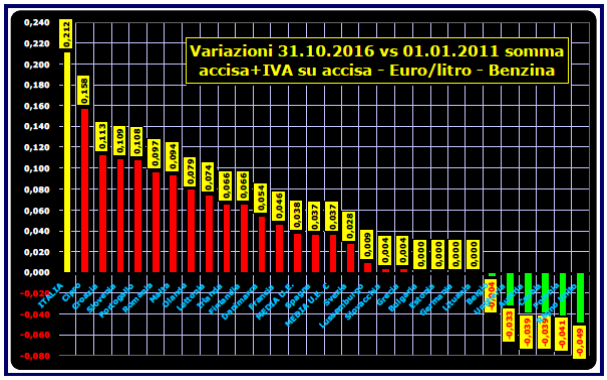
– l'aliquota di accisa per mille litri sulla benzina è aumentata da € 564,00 a € 728,40, ossia di € 164,40 e del 29,15 %, sempre per la benzina la somma di accisa ed IVA sull'accisa è aumentata da € 676,80 a € 888,65, con un incremento di € 211,85 e del 31,30 %;

– l'aliquota di accisa per mille litri sul gasolio è aumentata da € 423,00 a € 617,40, ossia di € 194,40 e del 45,96 %, sempre per il gasolio la somma di accisa ed IVA sull'accisa è aumentata da € 507,60 a € 753,23, con un incremento di € 245,63 e del 48,39 %.

Il contributo percentuale degli aumenti intervenuti dal 1° gennaio 2011 al 31 ottobre 2016 è stato assorbito interamente

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

per la parte relativa alle accise dagli anni 2011 [per l'86 % mediamente tra i due prodotti benzina e gasolio] e 2012 [per il 14 %].



Nel contesto comunitario, ordinando in rango decrescente la somma delle variazioni intervenute sulle accise e sull'IVA sull'accisa nel periodo di studio 01.01.2011-31.10.2016, l'Italia si segnala per l'aumento in assoluto più cospicuo:

– per il prodotto benzina, la variazione totale per l'Italia è pari a 0,212 euro/litro arrotondati [0,164 di accisa e 0,047 di IVA sull'accisa], mentre quattro Paesi presentano incrementi maggiori di 0,100 e non superiori a 0,200 euro/litro, sette Paesi incrementi maggiori di 0,050 e non superiori a 0,100 euro/litro, sei Paesi incrementi maggiori di 0,000 e non superiori a 0,050 euro/litro, quattro Paesi non presentano variazioni e sei Paesi presentano diminuzioni; la media comunitaria equivale ad un incremento di 0,038 euro/litro, mentre la media dei Paesi dell'area euro [quali esistenti alla data iniziale e quali esistenti alla data finale] equivale ad un incremento di 0,037 euro/litro;

– per il prodotto gasolio, la variazione totale per l'Italia è pari a 0,246 euro/litro arrotondati [0,194 di accisa e 0,051 di IVA sull'accisa], mentre sette Paesi presentano incrementi maggiori di 0,100 e non superiori a 0,200 euro/litro, cinque Paesi incrementi maggiori di 0,050 e non superiori a 0,100 euro/litro, otto Paesi incrementi maggiori di 0,000 e non superiori a 0,050 euro/litro, due Paesi non presentano variazioni e cinque Paesi presentano diminuzioni; la media comunitaria equivale ad un incremento di 0,051 euro/litro, mentre la media dei Paesi dell'area euro equivale ad un incremento di 0,053 euro/litro.

La differenza del valore dell'accisa ivata nazionale rispetto a quella **media comunitaria** sulla benzina al 03.01.2011 era pari a +0,045 euro/litro ed al +7,12 %, salita al 31.10.2016 a +0,220 euro/litro ed al +32,88 % mentre sul gasolio la differenza al 03.01.2011 era pari a +0,023 euro/litro ed al +4,74 %, salita al 31.10.2016 a +0,219 euro/ litro ed al +41,01 %.

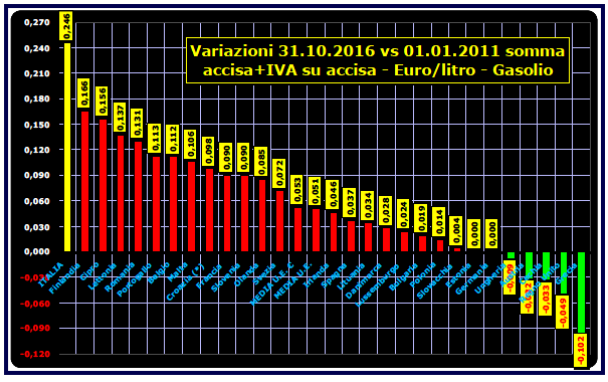
La differenza del valore dell'accisa ivata nazionale rispetto a quella **media dell'area euro** sulla benzina al 03.01.2011 era pari a +0,018 euro/litro ed al +2,73 %, salita al 31.10.2016 a +0,194 euro/litro ed al +27,91 % mentre sul gasolio la differenza al 03. 01.2011 era pari a +0,027 euro/litro ed al +5,61 %, salita al 31.10.2016 a +0,219 euro/ litro ed al +41,01 % [media comunitaria e media area euro hanno un valore identico].

Le consistenze relative alle **medie** dell'anno parziale 2016 [finale della serie] sono state confrontate con le consistenze delle medie dell'anno iniziale 2011, che evidenzia i seguenti risultati sintetici.

Nel contesto comunitario, ordinando in rango decrescente la somma delle variazioni intervenute sulle accise e sull'IVA sull'accisa nel periodo di studio annualità 2011-2016, l'Italia si segnala ancora per l'aumento in assoluto più cospicuo:

– per il prodotto benzina, la variazione totale per l'Italia è pari a 0,172 euro/litro [+23,93%], mentre tre Paesi presentano incrementi maggiori di 0,100 ma inferiori a 0,172 euro/litro, dieci Paesi incrementi maggiori di 0,050 e non superiori a 0,100 euro/litro, cinque Paesi incrementi maggiori di 0,000 e non superiori a 0,050 euro/litro, quattro Paesi non presentano variazioni e cinque Paesi presentano diminuzioni; la media comunitaria equivale ad un incremento di 0,041 euro/litro [+6,50 %], mentre la media dei Paesi dell'area euro equivale ad un incremento di 0,037 euro/litro [+5,50 %];

– per il prodotto gasolio, la variazione totale per l'Italia è pari a 0,204 euro/litro [+37,03%], mentre sette Paesi presentano incrementi maggiori di 0,100 e non superiori a 0,200 euro/litro, cinque Paesi incrementi maggiori di 0,050 e non superiori a 0,100 euro/litro, nove Paesi incrementi maggiori di 0,000 e non superiori a 0,050 euro/litro, due Paesi non presentano variazioni e quattro Paesi presentano diminuzioni; la media comunitaria equivale ad un incremento di 0,052 euro/litro [+10,81 %], mentre la media dei Paesi dell'area euro equivale ad un incremento di 0,051 euro/litro [+10,60 %].



Nel contesto comunitario, dalla fase iniziale del periodo di studio, 01.01.2011, alla fase finale, ossia al 31.10.2016, nei Paesi Membri della Comunità si sono avute delle

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

modificazioni, anche sensibili, della consistenza delle aliquote IVA, per quanto non in quota maggioritaria.

Infatti, a parte l'Italia – che ha modificato per due volte l'aliquota, innalzandola di due punti [dal 20 % al 21 % il 17.09.2011 e dal 21 % al 22 % il 01.10.2013] -, altri undici Paesi hanno provveduto ad innalzare l'aliquota [Cechia, Cipro, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Olanda, Slovenia, Spagna ed Ungheria (alcuni di questi, come Cipro, Lussemburgo e Spagna partendo da valori iniziali più contenuti della media europea)], due l'hanno ridotta [Lettonia e Romania (quest'ultima addirittura di quattro punti), mentre quattordici l'hanno mantenuta inalterata [Austria, Belgio, Bulgaria, Croazia (dal 01.07.2013), Danimarca, Estonia, Germania, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Slovacchia e Svezia].

La media comunitaria è passata dal 20,73 % dell'inizio del 2011 al 21,50 % a fine ottobre 2016, mentre la media dell'area euro è salita nello stesso periodo dal 19,68 % al 20,84 %.