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

FIGISC ANISA NEWS N. 31/2015 04.10.2015

RISTRUTTURAZIONE RETE: PASSA ALLA CAMERA, CON «MODIFICHE»



Dopo la «settimana della razionalizzazione» [si veda Figisc Anisa News N. 29 del 12.09.2015], con i vari commenti positivi sull'approvazione in Commissione della Camera dei testi «condivisi» sul provvedimento, l'Aula parlamentare – la Camera dei Deputati, infatti, ha approvato in data 1° ottobre 2015 gli articoli 22 e 22-bis del disegno di legge sulla concorrenza, che interessano direttamente la rete carburanti – ci ha messo, opportunamente sollecitata, il classico «ditino» per cambiarne alcune cose.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: DOPO IL DECRETO, I RICORSI. UP CONTRO GESTORI E PRO-GHOST

Se n'è riferito abbondantemente sui precedenti numeri di Figisc Anisa News [precisamente n. 28 del 13.08, n. 29 del 12.09…

GESTORI AUTOSTRADA ENI IN ASSEMBLEA A ROMA 07.10.2015

Nel N. 21 di Figisc Anisa News, di data 14.06.2015, riportavamo la notizia del recesso unilaterale di ENI dall'accordo aziendale…

FIGISC ANISA NEWS N. 31/2015

SOMMARIO

RISTRUTTURAZIONE RETE: PASSA ALLA CAMERA, CON «MODIFICHE»
4 ottobre 2015

AUTOSTRADE: DOPO IL DECRETO, I RICORSI. UP CONTRO GESTORI E PRO-GHOST
4 ottobre 2015

GESTORI AUTOSTRADA ENI IN ASSEMBLEA A ROMA 07.10.2015
4 ottobre 2015

I BANDITI DELL'ORO LIQUIDO
4 ottobre 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

RISTRUTTURAZIONE RETE: PASSA ALLA CAMERA, CON «MODIFICHE»

— 4 ottobre 2015



Dopo la «*settimana della razionalizzazione*» [si veda **Figisc Anisa News** N. 29 del 12.09.2015], con i vari commenti positivi seguiti all'approvazione, ancora solo in Commissione della Camera, dei testi «*condivisi*» sul provvedimento in tale materia, l'Aula parlamentare – la Camera dei Deputati, infatti, ha approvato in data 1° ottobre 2015 gli articoli 22 e 22-bis del disegno di legge sulla concorrenza, che interessano direttamente la rete carburanti – ci ha messo, opportunamente sollecitata, il classico «*ditino*» per cambiarne alcune cose.

L'articolo 22 è stato infine approvato senza modifiche nella versione licenziata dalle Commissioni Referenti Finanze e Attività produttive: l'obbligo di distribuzione di un terzo carburante «*ecologico*» per chi apre un nuovo impianto di distribuzione sarà condizionato – ossia, detto chiaramente, non sarà applicabile! – se sussistono «*ostacoli tecnici o oneri eccessivi*» [era già scritto così sin dalla legge Monti 27/2012 sulle liberalizzazioni, ma era intenzione sopprimere financo il condizionale], la cui «*onerosità*» sarà stabilita con decreto del Ministero dello sviluppo economico sentite le Regioni e l'Antitrust.

Importanti novità in controtendenza sono invece state introdotte per quanto riguarda l'articolo 22-bis, ossia quello che, nella versione approvata dalle Commissioni referenti nella già citata «*settimana della razionalizzazione*», rispecchiava in sostanza l'accordo unitario tra compagnie, retisti e gestori.

Ebbene, da quel testo sono stati eliminate [con l'emendamento 22-bis.450 firmato da Carlo DELL'ARINGA, PD] la parti che disponevano una norma urbanistica in materia di aree idonee per la realizzazione di nuovi impianti. La spiegazione è il classico «*gioco di sponda*»: non è caduto nel vuoto l'appello della Grande Distribuzione Organizzata, cooperativa e non, rappresentata da FEDERDISTRIBUZIONE, ANCC-COOP e ANCD-CONAD, nel cui mirino erano infatti finiti quei «*paletti*» per le aperture di nuovi impianti, previsti ai commi 15 e 16. Nel dettaglio, il comma 15 abrogava il comma 1-bis dell'articolo 2 del decreto legislativo «*Bersani*» 32/1998, che prevedeva che la localizzazione degli impianti di carburanti costituisce un mero adeguamento degli strumenti urbanistici in tutte le zone nonché sottozone del piano regolatore generale che non siano sottoposte a particolari vincoli paesaggistici, ambientali ovvero monumentali e non comprese nelle zone territoriali omogenee, mentre il comma 16 consentiva l'installazione all'interno delle zone comprese nelle fasce di rispetto delle strade [articolo 2 del nuovo Codice della strada] e nelle zone definite a destinazione «*commerciale, artigianale e industriale*» nei Piani Regolatori vigenti.

Modifica non marginale ha avuto anche il comma 19 – quello sulla «*moratoria*» per le bonifiche degli impianti in fase di dismissione -, approvato con aggiunta dell'emendamento 22-bis.402 firmato da Chiara BRAGA, PD: ossia, in caso di accertata contaminazione, il sito dovrà comunque essere bonificato, mentre il testo approvato dalle commissioni prevedeva la semplice esecuzione di indagini preventive.

Altre modifiche sono state introdotte sulla base delle indicazioni venute dalla Commissione Bilancio: gli emendamenti 22-bis.500 e 22-bis.501 dispongono, infatti, che le risorse provenienti dalle sanzioni per mancata comunicazione all'anagrafe del Ministero dello sviluppo economico siano destinate ai Comuni e al Fondo indennizzi solamente fino al riordino dell'attività della Cassa conguaglio Gpl, e comunque non oltre il termine del 31 dicembre 2016, per passare dopo tale termine al bilancio dello Stato.

In allegato al presente numero di **Figisc Anisa News** vengono anche pubblicati **i testi degli articoli 22 e 22-bis** del disegno di legge sulla concorrenza, come approvati dall'Aula di Montecitorio, che **si possono consultare/scaricare integralmente, in formato pdf, cliccando col *mouse* sul seguente titolo**:

art 22 e 22 bis ddl concorrenza

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



Sulla vicenda si registra un misurato commento dell'On.le **Luca SQUERI**, Vicepresidente di **FIGISC**, che, se, da un lato, evidenzia la necessità improrogabile di chiudere una vicenda che si trascina da decenni, dall'altro, non sottovaluta affatto le diversità rispetto ai testi inizialmente concordati: «*Il fatto che l'emendamento al testo base che introduce l'articolo 22-bis sia composto da nove pagine rappresenta plasticamente, da una parte, la rilevanza che questo articolo ha nei confronti di un settore molto importante per il Paese, che è la rete distributiva dei carburanti, e, dall'altra, anche la difficoltà a trovare sintesi tra i diversi operatori del settore. Qui dobbiamo dare atto al Sottosegretario VICARI di essere stata capace di averlo fatto, di mettere insieme appunto tutti gli operatori e, anche nell'interesse dei consumatori, di intervenire su questo tema che era troppi anni ormai che non si riusciva ad affrontare in maniera efficace*».

Con il provvedimento, ha detto Squeri nel suo intervento in assemblea «*si mette mano alla normativa. Non sarà facile, però, perlomeno, adesso c'è uno strumento per cercare di dare inizio a questa ristrutturazione per rendere il sistema più efficiente e, pertanto, anche rendere più omogeneo il prezzo industriale rispetto ad altri Paesi europei. Sappiamo che il meglio delle volte è nemico del bene, per cui, al di là di interventi dell'ultimo momento – che di fatto hanno in un certo senso tolto punti che gli operatori avevano condiviso -, devo dire che è uno strumento davvero importante*».

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

AUTOSTRADE: DOPO IL DECRETO, I RICORSI. UP CONTRO GESTORI E PRO-GHOST

— 4 ottobre 2015



Se n'è riferito abbondantemente sui precedenti numeri di **Figisc Anisa News** [precisamente n. 28 del 13.08, n. 29 del 12.09 e n. 30 del 20.09.2015]: dopo l'uscita del decreto interministeriale e del Piano di ristrutturazione della rete, il quadro si va complicando.

La posizione dei gestori – anche a seguito dell'assemblea nazionale unitaria dello scorso 24 settembre indetta da **ANISA**, **FAIB** e **FEGICA** – è molto netta: è stata, infatti, **formalizzata la decisione di presentare un ricorso «*mirato*» su alcuni punti specifici del decreto**. Le riserve delle Organizzazioni di Categoria riguardano in particolare le modalità di indennizzo per i gestori interessati dalle chiusure di impianti ed il pesantissimo ingresso di operatori della ristorazione con conseguente allontanamento dei gestori.
Sul primo punto – si è già fatto osservare – la soluzione data al problema degli indennizzi ai gestori delle aree che verranno chiuse, accorpate, ovvero «*riservate*» alla ristorazione, risulta assolutamente deludente: perché se, da un lato, si è voluto introdurre, e giustamente, il concetto di indennizzo superando la fumosità assoluta dei testi precedentemente elaborati, dall'altro si sono indicati criteri ed analogie con gli indennizzi del fondo per la rete ordinaria che non sono certo applicabili alla complessità dell'impresa di gestione di un'area autostradale in termini di impegno finanziario e di risorse umane.

E sul secondo punto, stando ad una prima e prudente stima, infatti, delle 119 aree di servizio indicate nel Piano almeno 80 saranno considerate a «*prevalenza* non oil», vale a dire che saranno aggiudicate ad un marchio della ristorazione che, in questo modo, potrà direttamente gestire anche il servizio carbo-lubrificanti. Questi soggetti, peraltro, vengono inspiegabilmente «*esentati*» dall'obbligo di assicurare la continuità gestionale e dal dover rispettare la normativa che prescrive l'utilizzo di contratti di comodato regolati dalla medesima legge, oltreché quella che impone la contrattazione collettiva.
Ed ancora, se è vero che si è riusciti ad ottenere garanzie sulla «*continuità gestionale*» per i Gestori, è anche vero che nel provvedimento ministeriale si è voluta – su esplicito suggerimento delle aziende petrolifere – mettere la pietra tombale sul futuro: la continuità contrattuale – aspetto che è in ballo sin dagli accordi del 2002 – è stata sì concessa, ma per l'ultima volta, con una forzatura che ha voluto fare piazza pulita di qualunque possibile contrattazione tra le parti su questo principio e, comunque, solo per la casistica delle aree che non saranno interessate da processi di accorpamenti o gestioni unitarie dei servizi. Senza contare che gli affidatari potranno «*sfilarsi*» dall'affidamento dopo soli cinque anni se i volumi di vendite dovessero ridursi, lasciando – senza che nulla sia previsto – letteralmente il gestore «*sulla strada*».

Oltre all'iniziativa del ricorso alla giustizia amministrativa, l'assemblea dei gestori ha deciso anche una mobilitazione generale per il prossimo 20 ottobre, in coincidenza con la aggiudicazione delle prime 66 aree di servizio messe a bando in giugno da ASPI.



E nelle scorse settimane **UNIONE PETROLIFERA** ha depositato al TAR del Lazio il proprio ricorso contro il decreto interministeriale di approvazione del Piano di ristrutturazione della rete carburanti in autostrada, con relativa richiesta di sospensiva,.

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

I punti del decreto contestati dall'UP puntano sulle incongruenze del cronoprogramma previsto dal decreto [con i nuovi bandi che dovrebbero comunque essere emanati entro la fine dell'anno], sul mancato coinvolgimento di Antitrust, delle competenze in materia dell'Autorità nazionale dei trasporti e delle Regioni per le prerogative di queste ultime, sulla arbitrarietà della riduzione del numero delle aree di servizio, sul metodo di calcolo delle *royalty*, **ma anche su questioni che puntano direttamente contro la categoria dei gestori, contestando l'illegittimità in particolare della garanzia della «*continuità gestionale*» e sulla limitazione agli impianti automatizzati. In sostanza con la finalità di *ghostizzare* la rete ed espellere i gestori**.

Nel frattempo, **AUTOSTRADE PER L'ITALIA – ASPI** ha emanato il primo bando per la gestione unitaria dei servizi oil e non oil in 26 aree di servizio. Il bando per ulteriori nove aree di servizio sarà pubblicato a metà ottobre. È stato inoltre pubblicato un nuovo bando per l'assegnazione dei servizi oil in 38 aree di servizio, dopo le 66 messe a gara tra giugno e luglio. Partono i bandi anche per la **A4 BRESCIA-PADOVA** e della **A31 VALDASTICO**. La società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA, concessionaria per la tratta Brescia-Padova dell'autostrada A4 e dell'autostrada A31 Valdastico, ha infatti pubblicato il bando per l'assegnazione dei servizi oil in 12 aree di servizio, per il non oil in 15 aree di servizio e per il servizio unitario oil e non oil ni due aree di servizio. Il termine per la partecipazione è il 19 ottobre. In allegato il bando e la scheda di partecipazione.

I bandi, che **pubblichiamo in allegato** al presente numero di **Figisc Anisa News**, **sono consultabili e scaricabili in formato pdf cliccando con il *mouse* sui seguenti titoli**

ASPI CALENDARIO BANDI

ASPI BANDO UNITARIO FOOD

ASPI BANDO UNITARIO OIL

ASPI BANDO OIL

AUTOSTRADA A4 A31 BANDO

AUTOSTRADA A4 A31 SCHEDA BANDO

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

GESTORI AUTOSTRADA ENI IN ASSEMBLEA A ROMA 07.10.2015

— 4 ottobre 2015



Nel N. 21 di **Figisc Anisa News**, di data 14.06.2015, riportavamo la notizia del recesso unilaterale di **ENI** dall'accordo aziendale del 2005:

<<Con comunicazione dell'8 giugno inviata alle Organizzazioni di categoria dei gestori, ***ENI*** *ha annunciato il recesso dall'accordo per la viabilità autostradale sottoscritto in data 27.07.2005, motivato come testualmente si riporta:* «….facciamo riferimento all'accordo in oggetto per comunicare, con la presente, il recesso della nostra società dall'accordo medesimo con effetto dal 1/9/2015. La volontà di ENI di recedere dal suddetto accordo è maturata alla luce del mancato rispetto da parte Vostra e dei Vostri associati delle previsioni relative al prezzo massimo di vendita al pubblico in esso formulate.

La sospensione unilaterale dell'accordo *de quo* da parte Vostra limitatamente alla parte anzidetta, attuata a partire dal 23 luglio 2012 e – come da Voi stessi comunicato – mai revocata, appare infatti del tutto illegittima e, trovando diffuso seguito nelle gestioni a Voi aderenti, ha determinato il venir meno degli equilibri sottesi alle pattuizioni intercorse in occasione dell'accordo stesso, oltre che un rilevante danno economico e di immagine per ENI.

Siamo naturalmente disponibili ad aprire subito un tavolo per un riesame congiunto della tematica di cui trattasi, volto a trovare un accordo, da sottoscriversi entro la data suindicata di efficacia del recesso….».>>

ENI – che è evidentemente pressata dalla necessità ed urgenza di capire con quali conti economici dovrà affrontare la partita dei nuovi bandi -, ha avanzato delle «*proposte*» che devono essere approfondite e valutate assieme a tutti i gestori del Marchio.

Perciò ANISA, FAIB e FEGICA, chiamano i Gestori autostradali ENI ad una assemblea unitaria nazionale con la convocazione che in appresso pubblichiamo:

CONVOCAZIONE ASSEMBLEA UNITARIA GESTORI AUTOSTRADALI A MARCHIO AGIP/ENI

Caro Collega,
a seguito dell'emanazione del D.M. ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali e della pubblicazione dei primi bandi di assegnazione dei servizi oil, *l'azienda* ***AGIP-ENI*** *ha convocato urgentemente le scriventi al fine di proporre un nuovo accordo economico/normativo sulla rete autostradale.*

Gli elementi di novità riaspetto agli accordi precedenti, a puro titolo esemplificativo [margini differenziati self – servito*, utilizzo* pre-pay*, scaglioni di erogato, livelli di contrattazione ecc.], ci pone l'obbligo di esplicitare e argomentare con tutti i Gestori del marchio le proposte avanzate dall'azienda, rispetto a richieste e suggerimenti espressi dalle Organizzazioni di Categoria.*

É nostra responsabilità – alla luce degli elementi di novità e di profondo cambiamento che sta caratterizzando il nostro settore e il futuro delle nostre attività – esercitare l'approvazione o l'eventuale dissenso.
Per questo motivo è indispensabile la Tua presenza e quella dei Tuoi colleghi alla

ASSEMBLEA DEI GESTORI AUTOSTRADALI AGIP/ENI
MERCOLEDI' 7 OTTOBRE 2015 ORE 11:00
ROMA VIA NAZIONALE, 60 [sede Confesercenti]

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

I BANDITI DELL'ORO LIQUIDO

— 4 ottobre 2015



Riproduciamo di seguito integralmente [g.c.] *l'articolo-inchiesta di* ***Andrea PASQUALETTO****, uscito venerdì su* ***SETTE****, il magazine de* ***IL CORRIERE DELLA SERA****, che tratta del traffico illegale di gasolio, fenomeno che sembra assumere diffusione e dimensioni sempre più ampie.*

Contrabbando di gasolio, è *boom*
Indagano 17 Procure, 1800 denunciati

Contrabbandano gasolio, un *business* criminale in forte crescita. Scoperte decine di depositi abusivi di carburante grezzo che arriva dall'Europa dell'Est e viene scaricato in Italia, dalla Sicilia alla Lombardia, e rivenduto a prezzi da saldo

GORIZIA — Destinazione? «*Cipro*». Prodotto? «*Olio*». Il tenente sorride perché il suo fiuto sa bene che si tratta dell'ennesimo tentativo di depistaggio da parte di un camionista sloveno: «*Questo è gasolio, sequestriamo!*». Cioè, non è olio combustibile, è gasolio, e non è destinato a Cipro ma all'Italia. I falsi documenti di carico servono a coprire un *business* criminale in crescita esponenziale, come denuncia l'inchiesta di **Sette**: 53,5 milioni di euro il valore della frode accertata nei primi cinque mesi del 2015, più del triplo rispetto al dato dell'intero 2014. «*Ma i numeri in gioco sono molto più elevati perché la maggior parte di questi TIR sfugge ai controlli: non abbiamo uomini e mezzi per contrastare il traffico. E anche ammesso che si riesca, dove li mettiamo i camion?*», s'interroga il comandante Filippo Esposito indicando il piazzale della sede della Guardia di Finanza di Gorizia, sulla linea di confine con la Slovenia, già interamente occupato dai «*bisonti*» fermati in questi giorni con gli autisti, gente dell'Est che lavora per società slovene, ceche, polacche, ungheresi, slovacche. Nei loro camion c'è gasolio grezzo: l'oro liquido della nuova criminalità. I conducenti sono – naturalmente – solo l'ultimo anello delle organizzazioni che contrabbandano carburante prodotto all'estero per rivenderlo in Italia a prezzi da saldo.

Da saldo perché totalmente esentasse, cioè senza il peso delle accise che incide sul prezzo per oltre il 50 per cento. Ne consegue che l'evasione fiscale stimata nei primi cinque mesi del 2015 supera i 22 milioni di euro.



DA COMO AD ACIREALE – A Nord Est, dunque, accanto ai furgoni carichi di migranti che arrivano dall'Ungheria, ci sono gli autoarticolati di quest'altro traffico illegale, meno visibile ma più redditizio. Il fenomeno è stato certificato dal Comando generale delle Fiamme Gialle che sta raccogliendo i dati provenienti da mezza Italia, dove a occuparsi della grande truffa del gasolio sono ben 17 procure che indagano separatamente, in attesa di un coordinamento, con numeri che impressionano: 1821 i denunciati e 149 agli arrestati, dall'inizio del 2014, per contrabbando, frode, evasione, il tutto in un quadro di associazione per delinquere transazionale. Si tratta di centinaia di autoarticolati che varcano il confine di Nord Est ogni settimana. A bordo hanno carte che indicano destinazioni improbabili, come Cipro, Malta, Grecia, Albania, Bulgaria, Spagna. In realtà finiscono le loro corse sotto qualche capannone italiano, dove si nascondono serbatoi clandestini di carburante, soprattutto al Sud, a Napoli, a Salerno, a Bari, Barletta, Taranto, Caserta, ma anche al centro e talvolta al

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

nord, Frosinone, Pistoia, Latina, Acireale, Como. E in quei depositi vanno a rifornirsi imprenditori, contadini ma anche automobilisti. La grande truffa gira attorno al balzello evaso. «*Le imposte si pagano nel paese dove il prodotto viene consumato* – spiega il comandante provinciale della Guardia di Finanza di Gorizia, il colonnello Giuseppe Antonio D'Angelo – *pertanto se il gasolio parte da uno Stato estero e arriva in Italia viene tassato in Italia, ma se viene dichiarata una destinazione diversa la tassazione salta. Considerando poi che alcuni prodotti petroliferi, come l'olio lubrificante e il bitume non rientrano tra i prodotti sottoposti alle accise comunitarie, in quanto sono tassati solo in Italia e in altri tre paesi comunitari, il gioco è fatto*». Dichiarando cioè di trasportare olio destinato a un Paese senza accise [quasi tutti] nessuna imposta è dovuta.

PAESE	AL. % IVA	ACCISA	ACCISA IVATA
Regno Unito	20,00	0,788	**0,946**
ITALIA	**22,00**	**0,617**	**0,753**
Svezia	25,00	0,513	**0,641**
Finlandia	24,00	0,498	**0,618**
Irlanda	23,00	0,499	**0,614**
Olanda	21,00	0,490	**0,593**
Slovenia	22,00	0,476	**0,581**
Francia	20,00	0,481	**0,577**
Germania	19,00	0,470	**0,559**
Cipro	19,00	0,461	**0,549**
Romania	24,00	0,429	**0,532**
MEDIA U.E. 28	**21,61**	**0,435**	**0,528**
Danimarca	25,00	0,419	**0,524**
Malta	18,00	0,442	**0,522**
Belgio	21,00	0,429	**0,519**
Croazia	25,00	0,401	**0,501**
Portogallo	23,00	0,402	**0,494**
Austria	20,00	0,410	**0,492**
Slovacchia	20,00	0,406	**0,487**
Cechia	21,00	0,402	**0,486**
Estonia	20,00	0,393	**0,472**
Ungheria	27,00	0,354	**0,450**
Spagna	21,00	0,368	**0,445**
Polonia	23,00	0,345	**0,424**
Grecia	23,00	0,340	**0,418**
Lettonia	21,00	0,342	**0,414**
Lituania	21,00	0,330	**0,399**
Bulgaria	20,00	0,330	**0,396**
Lussemburgo	17,00	0,335	**0,392**

GASOLIO – ACCISA IVATA EURO-LITRO NELLA U.E.

FALSI DOCUMENTI – Ecco dunque la moltiplicazione di falsi documenti, secondo uno schema che si riproduce quasi in fotocopia. «*Olio Base*», c'era scritto nei fogli di carico di G.S., camionista serbo fermato per un controllo al casello autostradale goriziano di Lisert con 29 mila litri destinati a Salonicco (Grecia) e invece «*diretto a Latina in un deposito per la distribuzione di gasolio, dove si concludeva l'inseguimento*», scrivono gli investigatori.

«*Olej fomowy libriform*», assicura F.C., camionista sloveno fermato al valico di Villesse balbettando qualcosa in italiano: «*Caricato raffineria Maribor*». Dalle carte risulta che i documenti erano stati firmati da una società polacca che indicava come luogo d'arrivo Malta. E così tutti gli altri: «*Libriform*», 26 mila litri di olio per Nicosia [Cipro]; «*Formoil L5/Technico*», «*Oil anticorrosive*», «*Olio lubrificante*». Tutto falso. É sempre e solo gasolio per autotrazione e di scarsa qualità.

A Nord Est le procure sono seriamente impegnate in questa nuova lotta. «*É un fenomeno preoccupante e molto attuale che ci costringe ad aprire fascicoli su fascicoli* — dice Carlo Mastelloni, procuratore capo di Trieste – *Stiamo cercando di vedere se ci sono connessioni fra le varie organizzazioni e di scovare chi c'è dietro perché i camionisti indagati sono solo carne da macello*». Carne da macello ben pagata [anche seimila euro al mese] perché molto a rischio. Talvolta neppure loro sanno esattamente cosa ci sia nei loro rimorchi e dove finisca il prodotto. Come I.S., fermato a Gorizia: «*Non sapevo di trasportare gasolio anche se qualche dubbio mi era venuto, mi hanno detto vai in Italia e aspetta istruzioni*». A Udine il pm Raffaele Tito sforna un consuntivo: «*187 denunciati fra il 2014 e il 2015, si tratta di traffici in forte ascesa*». A Gorizia, nello stesso periodo hanno sequestrato 530 mila litri. Mentre il Laboratorio chimico dell'Agenzia delle dogane che ha analizzato il prodotto ha emesso un primo verdetto: «*Gasolio per il 75-80% e per il residuo olio vegetale, idoneo alla carburazione di motori diesel*».

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

PAESE	AL. % IVA	ACCISA	ACCISA IVATA
Regno Unito	20,00	0,788	**0,946**
Olanda	21,00	0,774	**0,937**
ITALIA	**22,00**	**0,737**	**0,899**
Grecia	23,00	0,680	**0,836**
Finlandia	24,00	0,653	**0,810**
Germania	19,00	0,655	**0,779**
Danimarca	25,00	0,612	**0,765**
Portogallo	23,00	0,618	**0,760**
Francia	20,00	0,631	**0,757**
Irlanda	23,00	0,608	**0,748**
Svezia	25,00	0,596	**0,745**
Belgio	21,00	0,615	**0,744**
Slovacchia	20,00	0,570	**0,684**
Slovenia	22,00	0,560	**0,683**
MEDIA U.E. 28	**21,61**	**0,549**	**0,668**
Croazia	25,00	0,506	**0,633**
Malta	18,00	0,519	**0,612**
Austria	20,00	0,493	**0,592**
Cipro	19,00	0,490	**0,583**
Romania	24,00	0,461	**0,572**
Cechia	21,00	0,471	**0,570**
Spagna	21,00	0,462	**0,559**
Lussemburgo	17,00	0,462	**0,541**
Lituania	21,00	0,434	**0,525**
Estonia	20,00	0,423	**0,508**
Lettonia	21,00	0,420	**0,508**
Ungheria	27,00	0,385	**0,489**
Polonia	23,00	0,394	**0,485**
Bulgaria	20,00	0,363	**0,436**

BENZINA – ACCISA IVATA EURO-LITRO NELLA U.E.

DEPOSITI ILLEGALI E CISTERNE INTERRATE – Inseguendo i TIR gli investigatori hanno scoperto un mondo fuorilegge: un deposito illegale a Guidonia [Roma] che avrebbe immesso il carburante attraverso un distributore, naturalmente abusivo; alcune cisterne interrate ad Acireale dotate di pompe di aspirazione per il travaso del carburante; un'intera area di servizio a Casalnuovo [Napoli] con 26 vasche ed elettropompa con tubi di raccordo; un grande serbatoio vicino al centro abitato di Fino Mornasco [Como] con capacità di stoccaggio di 5.825 litri di gasolio.

Mentre a Prato, fra i fumi della galleria delle Croci, c'è scappato anche il morto. Nel senso che il rimorchio andato a fuoco, causa prima del decesso di un giovane camionista, era stato sganciato nel tunnel dell'Autosole da due contrabbandieri che si sentivano braccati. Insomma, un mare di carburante fuori controllo, centinaia di trafficanti e di depositi abusivi e pure un rogo con un giovane autotrasportatore che ha perso la vita. Il comandante Esposito scuote la testa: «*Noi cerchiamo di prenderli ma siamo una goccia nell'oceano*». Mentre i banditi dell'oro liquido sono molti e corrono su mille strade. Attraversano indisturbati pianure, montagne, valichi. Poi arrivano in Italia, entrano in un capannone, scaricano e incassano.

