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

FIGISC ANISA NEWS N. 32/2015 11.10.2015

AUTOSTRADE: IMPIANTI CHIUSI PER 48 ORE IL 20 E 21 OTTOBRE



Come deliberato dall'Assemblea del 17 settembre scorso, le Aree di Servizio poste lungo la viabilità autostradale rimarranno CHIUSE PER SCIOPERO DALLE ORE 06:00 DEL GIORNO 20 OTTOBRE 2015 ALLE ORE 06:00 DEL GIORNO 22 OTTOBRE 2015. Il giorno 20, alle ore 11:00 è previsto un presidio sotto la sede di ASPI a Roma – Via Bergamini 50 – in concomitanza con l'apertura delle «buste» per l'assegnazione delle prime gare, per far sentire in diretta il dissenso della Categoria.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE: PRIMA PROPOSTA ACCORDO DI ENI BOCCIATA

Come annunciato nello scorso numero di Figisc Anisa News [N. 31 del 04.10.2015], ENI –«evidentemente pressata dalla necessità ed urgenza…

PROGRESSIVO E SILENZIOSO RIDIMENSIONAMENTO NUMERICO DEL «GESTORE»

Riportiamo, come introduzione al presente articolo, uno stralcio significativo del documento unitario di FAIB, FEGICA e FIGISC del 9 settembre…

FIGISC ANISA NEWS N. 32/2015

SOMMARIO

AUTOSTRADE: IMPIANTI CHIUSI PER 48 ORE IL 20 E 21 OTTOBRE
11 ottobre 2015

AUTOSTRADE: PRIMA PROPOSTA ACCORDO DI ENI BOCCIATA
11 ottobre 2015

PROGRESSIVO E SILENZIOSO RIDIMENSIONAMENTO NUMERICO DEL «GESTORE»
11 ottobre 2015

CARBURANTI: ILLEGALITÀ CRESCENTE & IMPOSTE PIÙ ALTE DI 20 €C/LT.
11 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

AUTOSTRADE: IMPIANTI CHIUSI PER 48 ORE IL 20 E 21 OTTOBRE

— 11 ottobre 2015



Come deliberato dall'Assemblea del 17 settembre scorso, le Aree di Servizio poste lungo la viabilità autostradale rimarranno

CHIUSE PER SCIOPERO

DALLE ORE 06:00 DEL GIORNO 20 OTTOBRE 2015
ALLE ORE 06:00 DEL GIORNO 22 OTTOBRE 2015

Il giorno 20, alle ore 11:00 è previsto un **presidio sotto la sede di ASPI a Roma – Via Bergamini 50** – in concomitanza con l'apertura delle «*buste*» per l'assegnazione delle prime gare, per far sentire in diretta il dissenso della Categoria.

La chiusura degli impianti serve:

– a richiamare l'attenzione di una politica pasticciona che ha impedito qualsiasi ristrutturazione della rete;

– a evidenziare la contraddittorietà del Decreto Interministeriale che accoglie solo le richieste dell'industria petrolifera e delle società di ristorazione [cui vengono riservate circa 100 AdS];

– a impedire che la rete autostradale venga integralmente «*ghostizzata*» con l'utilizzo indiscriminato del *self service pre-pay* al posto dei Gestori [e dei loro dipendenti];

– a ribadire che la «*continuità gestionale*» deve essere garantita a tutti i Gestori, ed indipendentemente da chi si aggiudicherà gli affidamento;

– a rivendicare il diritto del gestore di esercitare TUTTE le attività sotto pensilina [anche la somministrazione] in applicazione della Legge, impedendo che i bandi per l'aggiudicazione – anche per mezzo di canoni impossibili, pretesi/richiesti per aggiudicarsi spoglie superfici – facciano una selezione a tutto vantaggio della ristorazione;

– a sostenere che i rapporti contrattuali fra Affidatari e Gestori devono essere improntati al rispetto della Legge e quindi che la contrattazione fra le Parti deve essere recepita nelle Convenzioni ed essere elemento di valutazione negli affidamenti;

– a confermare l'impegno della Categoria a procedere con l'impugnazione di gare e procedure per ristabilire la certezza del diritto che ASPI, Compagnie Petrolifere e Società di Ristorazione [fra cui quella del proprietario di Aspi], hanno piegato ai loro interessi;

– a impedire che continui, a danno di Gestori ed automobilisti, una discriminazione sul prezzo al pubblico, a vantaggio della speculazione e dei monopolisti della ristorazione che lucrano una vera e propria rendita di posizione;

– a ribadire con forza che è arrivata l'ora di ottenere una diminuzione del prezzo al pubblico praticato sulle autostrade, nell'interesse dei consumatori, pin ottemperanza di quel pubblico servizio che viene richiamato da ASPI, compagnie petrolifere e Governo, solo quando serve per attaccare i diritti della nostra Categoria, ma nulla ha il coraggio di dire quando Aziende come la TAMOIL chiudono gli impianti facendo venire meno l'obbligo di «*assicurare con continuità e regolarità il pubblico servizio*»;



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

– a rivendicare che la normativa italiana e comunitaria in materia di prezzi di cessione equi e non discriminatori da riservarsi ai Gestori deve essere pienamente applicata e non aggirata da alchimie contabili;

– a dire **BASTA !** alla discriminazione e a differenziali che arrivano fino a 20 €urocent/litro sulla stessa tratta e all'interno dello stesso marchio, nell'indifferenza più totale;

– a confermare che la Categoria non ha alcuna intenzione di recedere dai suoi propositi ed ha tutta l'intenzione di continuare la sua battaglia.

STAVOLTA CHIUDERE L'ADS E PARTECIPARE – ANCHE AL PRESIDIO SOTTO ASPI – NON É SOLO UN TUO DIRITTO, MA É DIVENTATO UN TUO DOVERE PER DIFENDERE LA POSSIBILITÀ DI CONTINUARE, CON DIGNITÀ, A VIVERE DEL TUO LAVORO.

ANISA – FAIB Autostrade – FEGICA

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

AUTOSTRADE: PRIMA PROPOSTA ACCORDO DI ENI BOCCIATA

— 11 ottobre 2015



Come annunciato nello scorso numero di ***Figisc Anisa News*** *[N. 31 del 04.10.2015],* ***ENI*** *–«*evidentemente pressata dalla necessità ed urgenza di capire con quali conti economici dovrà affrontare la partita dei nuovi bandi*» -, aveva avanzato nelle scorse settimane delle «*proposte*» che avrebbero dovuto essere approfondite e valutate assieme a tutti i gestori del marchio nell'assemblea unitaria nazionale indetta da* ***ANISA****,* ***FAIB*** *e* ***FEGICA*** *a Roma il 7 Ottobre.*
*E l'assemblea – cui hanno partecipato moltissimi gestori del marchio – ha all'unanimità bocciato le «*proposte*» dell'azienda, come inequivocabilmente riportato dal seguente ordine del giorno:*

<<ORDINE DEL GIORNO DEI GESTORI AUTOSTRADALI AGIP/ENI ROMA 07 OTTOBRE 2015

I Gestori delle aree di servizio autostradali a marchio **AGIP/ENI**, riuniti in assemblea unitariamente indetta da **Faib Autostrade Confesercenti**, **Fegica Cisl**, e **Anisa Confcommercio** a Roma, in data 07 ottobre 2013,

PREMESSO, SUL PIANO GENERALE,

– che n. 463 aree autostradali saranno coinvolte nel piano di ristrutturazione, come da D.M. emanato lo scorso mese di agosto;
– che tale Decreto limiterà la prosecuzione dell'attività a centinaia di colleghi determinandone l'espulsione dal sistema per effetto della chiusura di 25 aree e dell'assegnazione di altre 119 AdS che, prevalentemente, saranno a guida ristorazione;
– che la situazione della rete distributiva autostradale è contrassegnata da un crollo progressivo e inarrestabile dei consumi dei carburanti, che ha visto diminuire negli ultimi anni le vendite in misura del 60%,

NELLO SPECIFICO,

– recentemente, l'azienda **ENI** ha convocato le Organizzazioni di Categoria con l'intento di sottoscrivere, in tempi brevi, il rinnovo dell'accordo economico-normativo per la viabilità autostradale;
– a seguito di detti incontri l'azienda ha predisposto un bozza di accordo che, alla luce degli elementi innovativi introdotti e del momento vissuto dal segmento, le tre associazioni hanno deciso di sottoporre alla valutazione dell'assemblea.
– si è quindi proceduto alla illustrazione del documento e sono stati attentamente esaminati tutti gli aspetti che lo compongono, sia per la parte normativa che per quella economica;
– dopo ampio dibattito

L'ASSEMBLEA NAZIONALE DEI GESTORI AUTOSTRADALI ENI/AGIP HA DELIBERATO ALL'UNANIMITÀ

di **NON** poter accogliere le proposte dell'Azienda, così come presentate, in quanto considerate, nel loro complesso,

– **insufficienti** per poter ambire a porre fine ad un lungo periodo caratterizzato da una tangibile indifferenza aziendale alle problematiche del segmento autostradale in generale e di quelle dei gestori in particolare e dalla conseguente contrapposizione creatasi tra le parti;
– **inadeguate** sia sotto il profilo **economico** che quello **normativo**, in particolare in relazione agli adempimenti pretesi dall'Azienda a carico dei gestori ed alla genericità con la quale vengono evocati gli impegni da assumere per adottare politiche commerciali capaci di rilanciare i consumi nel segmento autostradale e, tuttavia, nella piena consapevolezza del delicato momento di passaggio che vive il settore, delle complesse criticità che lo attraversano nell'attualità e che rischiano di essere ancor più enfatizzate da comportamenti di altri soggetti che si collocano del tutto fuori dall'alveo delle normative vigenti e confermando la propria convinta adesione al metodo del dialogo e del confronto

L'ASSEMBLEA NAZIONALE DEI GESTORI AUTOSTRADALI ENI/AGIP CONFERISCE IL MANDATO, ALL'UNANIMITÀ

alle delegazioni rappresentative al più alto livello delle associazioni **FAIB**, **FEGICA** e **ANISA** di proseguire la presente fase negoziale ed esplorare ogni possibile ulteriore

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

spazio di mediazione con ENI al fine di apportare i correttivi, ritenuti minimi ed indispensabili, all'ipotesi di accordo collettivo predisposto al momento dalla Azienda.>>



*E, a seguito di tale decisione, **ANISA**, **FAIB**, **FEGICA**, oltre a notificare ad **ENI** le decisioni dell'assemblea, hanno altresì comunicato ai singoli gestori la nota che di seguito pubblichiamo integralmente:*

<<Lo scorso 7 ottobre si è tenuta a Roma l'assemblea nazionale dei Gestori di AdS di marchio ENI/AGIP, convocata urgentemente per prendere in esame e discutere le condizioni sottoposte alle Organizzazioni di categoria dall'azienda, allo scopo di rinnovare l'Accordo collettivo aziendale ormai scaduto dal 31.12.2011.

Dopo le relazioni dei Presidenti ed al termine di un approfondito dibattito, l'assemblea ha approvato all'unanimità l'Ordine del Giorno con il quale si motivano le ragioni per le quali non è stato possibile aderire alle suddette condizioni aziendali.
L'assemblea stessa, tuttavia, ha conferito il mandato alle delegazioni delle tre Federazioni di proseguire il confronto con l'azienda, allo scopo di ricercare gli elementi di equilibrio necessari tra le differenti posizioni rappresentate sinora, alla luce delle delicatissime questioni che vengono poste dall'avvicinarsi delle scadenze relativi alla nuova tornata di gare per l'affidamento dei servizi presso le aree, ma anche dalle criticità economico-finanziarie sopportate in questi anni dalle gestioni.
A questo scopo, è stata già destinata ad ENI una comunicazione specifica che sollecita le ripresa del negoziato.

Alla luce della situazione che si è determinata,

SIAMO A RACCOMANDARE VIVAMENTE A TE E A CIASCUN ALTRO COLLEGA DI NON ASSUMERE ALCUN IMPEGNO INDIVIDUALE, NÉ TANTOMENO SOTTOSCRIVERE ALCUN DOCUMENTO CHE TI DOVESSE NEL FRATTEMPO ESSERE SOTTOPOSTO.

Siamo certi che potrai comprendere appieno come sia necessario, ora più che mai, nell'interesse tuo, di quello di ciascun collega e della categoria nel suo complesso considerata, garantire una unità di intenti e di azione che, sola, può riuscire a determinare le condizioni per riconquistare quel futuro che da più parti si vorrebbe mettere in discussione e che, per altri versi, ci vede fortemente impegnati ad agire per via giudiziaria persino contro il recente Decreto Interministeriale e le procedure di gara cui si è accennato.

Le rispettive Segreterie sono a tua disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento e per raccogliere le tue segnalazioni circa eventuali interventi e/o sollecitazioni dovessi ricevere in questi giorni.>>

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

PROGRESSIVO E SILENZIOSO RIDIMENSIONAMENTO NUMERICO DEL «GESTORE»

— 11 ottobre 2015



Riportiamo, come introduzione al presente articolo, uno stralcio significativo del documento unitario di **FAIB**, **FEGICA** e **FIGISC** del 9 settembre u.s. [pubblicato integralmente su **Figisc Anisa News** N. 30 del 20.09.2015], in cui si diceva testualmente:

*<<l'aumento di contratti diversi da quelli di comodato in assenza delle intese organiche previste dalla Legge 27/2012; l'aumento del numero dei «*presidianti*» e dei lavoratori atipici a cui vengono richieste prestazioni assimilabili a quelle dei Gestori o, al più, a quelle dei lavoratori subordinati, stanno infliggendo al settore una profonda ferita che ha bisogno di essere ricucita al più presto. Per questo, unitariamente, le tre Federazioni sottoporranno in tempi rapidissimi, all'**UNIONE PETROLIFERA** una proposta organica di «*contratto di gestione petrolifera*» capace di coniugare i diritti dei Gestori in tema di sicurezza e stabilità, con i tempi in rapida evoluzione ed alle rinnovate esigenze di flessibilità >>.*

Se la premessa di quella affermazione – cioè che rispetto alla figura giuridica tradizionale del «*gestore*», quale codificato da leggi tuttora in vigore, si è assistito in questi anni ad una progressiva elusione di fatto delle norme e ad una sostituzione sempre più diffusa con figure ed istituti anomali e peggiorativi, fatto che va di pari passo con la erosione dei margini, lo sviamento della clientela, l'azzeramento delle capacità competitive del gestore in funzione delle politiche discriminatorie dei prezzi di cessione e via elencando – è assolutamente veridica, altrettanto incontrovertibile è il fatto che, anche senza tutto questo, i cambiamenti del sistema distributivo, degli assetti e della fisionomia della rete hanno già compiuto un drastico ridimensionamento numerico della categoria, anche se questa avesse conservato almeno l'integrità della figura giuridica.

Un ragionamento complessivo – assolutamente sincero e quindi, anticipiamo, anche abbastanza crudo – su queste cose potrà esser sviluppato in numeri di **Figisc Anisa News** che seguiranno: in questa prima fase ci limitiamo a fare il «*conto della serva*» di «*quanti*» sono rimasti i «*gestori*»: un dato che si esprime, assai più correttamente, in «*quanti*» sono gli impianti rimasti ai «*gestori*».

Il conto, sia pure ad occhio, è presto fatto.
Prendiamo i dati degli impianti censiti all'**Osservatorio Prezzi Carburanti** del Ministero: circa 19.000, spanna più, spanna meno; di questi, circa 3.600 sono impianti *no-logo*, GDO o comunque non più assimilabili al sistema tradizionale delle petrolifere. Rimangono nella rete «*colorata*» circa 15.400 impianti.
Nel sistema delle petrolifere, poi, il complesso degli impianti in gestione diretta o di società controllate – quindi non più affidate al gestore – sarà circa ammontante [ne abbiam parlato a maggio su **Figisc Anisa News** N. 19 del 28.05.2015, con dati in aumento progressivo] a 2.500 unità, ossia pari al 16 % di questo segmento di rete.

Dall'analisi da marzo a settembre del numero degli impianti colorati che comunicano variazioni di prezzo all'Osservatorio del Ministero, emerge che è diminuito di quattro punti percentuali il rapporto tra le comunicazioni di variazioni per il «*servito*» rispetto a quelle per il «*self*» [di sei punti percentuali nel settore Q8 ed ex SHELL], indizio chiarissimo dell'incremento dei punti vendita interamente automatizzati o «*ghost*» che dir si voglia.
Non sarebbe esagerato sostenere che ormai un buon 18 % della rete «*colorata*» abbia, di fatto, «*espulso*» il gestore, e senza alcun riferimento ai contratti anomali, ma semplicemente sostituendo l'assetto gestionale e/o automatizzando l'impianto.

Alla fine della giostra nella rete nazionale, tra *no-logo* e colorati «*ghostizzati*» od a gestione diretta o paradiretta controllata, un impianto su tre non ha più un gestore, nel senso tradizionale [al di là dell'osservanza od inosservanza delle regole sui contratti e quindi dei contratti atipici/anomali che dir si vogliano] e proprio del termine. Il gestore è stato semplicemente «*rimosso*», con tutti gli annessi e connessi di ordine contrattuale, sindacale, dei diritti e delle regole.

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



In quel che resta di questa Categoria – che ha avuto i suoi «*massimi*» in termini di capacità contrattuale e di tutela fino a quando il «*mercato*» non ha fatto irruzione nel sistema, non solo mandando in frantumi, ma volgendo contro il gestore il nesso contrattuale tra *margine pro-litro, erogato, esclusiva* [insomma il comodato], che aveva retto il sistema fino a quel momento – si sono andate diffondendo, da un lato, distorsioni del quadro dei contratti di legge con forme di compartecipazione del margine ed altre forme di abuso di dipendenza economica, dall'altro, contratti propriamente anomali [«*storicamente*» cominciati con le antiche «*associazioni in partecipazione*» per finire nelle «*guardianìe*»].
In sostanza si è drasticamente ridimensionato sia il numero dei gestori sui punti vendita, sia il numero dei gestori inquadrati in contratti, formalmente di legge, ma sempre più elusi e comunque sempre più inefficaci a dare giustificazione economica alla gestione.

Si aggiunga ad un tanto, che il *turnover* generazionale ha sempre più ridimensionato il numero di quei gestori che, avendo vissuto in tutto od in parte, la stagione delle rivendicazioni e dei «*diritti*», era potenzialmente meno permeabile – ma sia la delusione rispetto ai cambiamenti in peggio delle relazioni con le aziende ed il dubbio sull'effettiva rappresentatività dei «*sindacati*», sia crisi economica e di settore che hanno portato allo stremo le gestioni, hanno infranto anche questa impermeabilità – alle pressioni per difendere lo *status quo* del sistema dei contratti e dei «*diritti*».

Che questa prima constatazione – che è solo un'introduzione ad un prossimo ragionamento più ampio che ci si augura di poter sviluppare serenamente – appaia troppo cruda o meno, ha poca importanza. Sta di fatto che da questa crudezza si tratta di ripartire per rimettere in discussione ruoli, schemi e strumenti – contratti compresi e nessi contrattuali che si sono rivelati ormai inutili a contrastare il mercato «*vero*» e non quello «*ideale*» in essi immaginato – se si vuole ancora tutelare qualcuno o qualcosa che in questo settore, qualunque figura esso abbia assunto, abbia ancora – e almeno su questo non c'è dubbio – bisogno, eccome!, di tutele.

Diversamente, non c'è da stupirsi che le controparti, le istituzioni, la politica non riservino più da tempo particolari attenzioni a questa categoria sociale: semplicemente sono convinte che essa ormai non costituisca, anche in forza della sua progressiva consunzione numerica, della sua crescente «*irrilevanza*», un problema di cui doversi preoccupare o anche solo occupare.
[**Giorgio Moretti**]

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

CARBURANTI: ILLEGALITÀ CRESCENTE & IMPOSTE PIÙ ALTE DI 20 €C/LT.

— 11 ottobre 2015



Non c'è settimana in cui non affiori notizia su traffici illegali grandi o meno grandi di carburanti [da ultimo, si veda il N. 31/2015 di **Figisc Anisa News**, del 4 ottobre]: contrabbando di prodotto dalle più diverse provenienze, in evasione parziale o totale di accisa ed iva, che poi finisce ad intorbidare prezzi ed a falsare concorrenza nel mercato di una **merce il cui prezzo «*normale*»** – a differenza della gran parte delle altre merci – **è costituito per una parte largamente maggioritaria del suo ammontare da imposte**.

Fatto che certamente – anche se, ovviamente, non l'unico – fattore incentivante di un'illegalità, che si è sviluppata in maniera e volumi esponenziali in questi ultimi anni, è anche l'uso anomalo o, meglio, l'abuso che i Governi hanno fatto della fiscalità sui carburanti in questo Paese.
Abuso che ha incentivato non solo i furbetti indigeni ad evadere imposte e truccare le carte, ma altresì «*spregiudicati*» operatori esteri a convogliare, anche in forza della ormai cronica situazione di *oversupply* dei prodotti, verso l'Italia traffici sporchi di prodotti, in una perfetta coincidenza di interessi.

Questione, quella dell'elevato, e prolungato, abuso della fiscalità sui carburanti che la diminuzione dei prezzi al consumo ha messo un po' in ombra – come un dente cariato momentaneamente anestetizzato -, ma che non è certo sparita, dal momento che comunque continua ad incombere sul prezzo che il consumatore italiano paga, ed in misura notevolmente più elevata rispetto alla media dei cittadini europei.

E, più precisamente, per esporre le cose con i numeri, **è dalla fine del 2011 – e siamo ormai avviati verso la fase finale del 2015 – che gli italiani mediamente in questo periodo di 46 mesi hanno pagato benzina e gasolio ad un prezzo mediamente di 25 centesimi/litro più elevato rispetto alla media comunitaria**. **Ma non hanno pagato di più tutti questi soldi a causa delle varie magagne che si imputano al sistema distributivo italiano, che, per quanto pletorico ed obsoleto, è colpevole solo di 1 centesimo, uno, su quei 25 di differenza, bensì per via delle maggiori imposte nazionali che sono risultate superiori alla media comunitaria di ben 24 centesimi** [**ossia che hanno contribuito al maggior prezzo al consumo italiano per il 96 % del suo ammontare**].

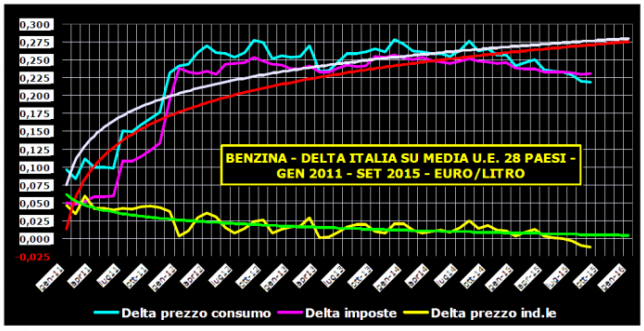
Delta medio annuo prezzo e sue componenti Italia vs/ Medie U.E. 28 Paesi – Euro/litro

	Benzina			Gasolio		
Anno	Prezzo consumo	Imposte	Prezzo ind.le	Prezzo consumo	Imposte	Prezzo ind.le
2011	+0,135	+0,092	+0,043	+0,110	+0,073	+0,037
2012	+0,259	+0,241	+0,018	+0,261	+0,234	+0,027
2013	+0,256	+0,242	+0,014	+0,250	+0,239	+0,011
2014	+0,262	+0,248	+0,014	+0,250	+0,244	+0,006
2015	+0,234	+0,234	+0,000	+0,215	+0,225	-0,010

Non sempre è stato così: prima dell'«*ingolfata*» di accise del **Governo Monti** nel dicembre 2011, le differenze del prezzo al consumo, delle imposte e del prezzo industriale rispetto alle medie europee erano diversamente dimensionate e proporzionate, e puntualmente rilevate, anche se l'attenzione era rivolta solo al prezzo industriale [basti pensare al tormentone dello «*Stacco Italia del prezzo industriale*», cui **Assopetroli** e **Figisc** hanno finito per opporre il monitoraggio dello «*Stacco Italia delle imposte*»].
Ad esempio, nel periodo gennaio – novembre 2011, prima degli aumenti di accisa, mediamente tra benzina e gasolio il prezzo italiano era più elevato della media comunitaria di circa 11/12 cent/litro [ossia meno della metà del periodo dicembre 2011 – settembre 2015], a causa sia di imposte mediamente più elevate nell'ordine di 7/8 cent/litro – quindi responsabili per due terzi del maggiore prezzo finale – sia di un prezzo industriale più elevato di 4 cent/litro.

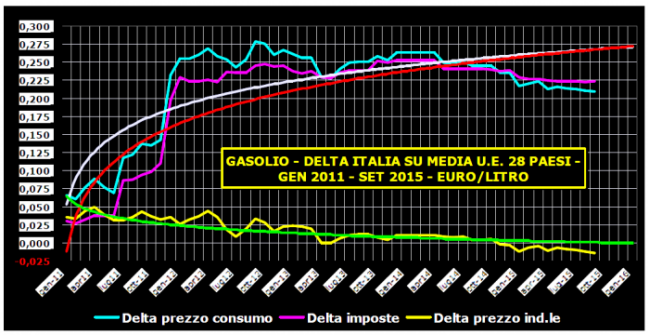
Dinamica dello «*stacco*» Italia – U.E. prezzo al consumo, imposte e prezzo industriale – 2011-2015 – Benzina

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



Le politiche fiscali nazionali italiane, in particolare in dipendenza dei cospicui incrementi dell'accisa – e anche delle aliquote IVA – intervenuti nell'esercizio 2011 [ed in misura minore negli esercizi successivi], hanno influenzato le differenze con le medie europee – ossia quelli che chiameremo gli «*stacchi*» – in due direzioni opposte: **l'incremento, da un lato, dello «*stacco*» del prezzo al consumo e delle imposte, il decremento dello «*stacco*» del prezzo industriale dall'altro**.
In effetti, **lo «*stacco*» del prezzo industriale è sceso di 3/4 cent/litro – e nel 2015 si è azzerato [il prezzo industriale italiano è oggi inferiore alla media comunitaria] -, lo «*stacco*» delle imposte si è moltiplicato tre volte [da 7/8 a 24 cent/litro] e quello del prezzo al consumo è più che raddoppiato [da 11/12 a 25 cent/litro]**.

Dinamica dello «*stacco*» Italia – U.E. prezzo al consumo, imposte e prezzo industriale – 2011-2015 – Gasolio



Ad evidenziare queste dinamiche è una nuova elaborazione di **FIGISC-ANISA**: «*Monitoraggio* "Stacco Italia" *su Unione Europea prezzo al consumo, imposte e prezzo industriale*» che, sulla base di quanto già funzionante dall'anno scorso in collaborazione con **ASSOPETROLI-ASSOENERGIA** [che pubblica i dati si sintesi con cadenza mensile], e di quanto la stessa **Figisc** rileva con cadenza settimanale [pubblicando i dati con regolarità settimanale con l'elaborazione «*Meteo Carburante: il prezzo che fa*», in uscita ogni venerdì], monitorerà mensilmente in forma cronologicamente più ampia ed analitica il prezzo di benzina e gasolio, e le sue due componenti di base, le imposte ed il prezzo industriale, in relazione alla media comunitaria.

I dati sono computati sulla media aritmetica mensile dei dati pubblicati settimanalmente dalla Commissione Europea [sulla base delle segnalazione dei singoli Paesi Membri dell'Unione, cfr. il seguente indirizzo *web*

ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm]; il calcolo per lo «*stacco*» avviene per differenza tra dato Italia del prezzo al consumo, delle imposte e del prezzo industriale, e quello della media aritmetica [e non già ponderale in base ai volumi dei consumi dei diversi Stati – come sono invece calcolate le medie comunitarie – proprio per apprezzare correttamente le differenze tra la stessa unità di prodotto (un litro di benzina o gasolio)] delle stesse grandezze in ciascuno dei singoli 28 Membri dell'Unione [indipendentemente alla loro appartenenza all'area monetaria euro o meno, in quanto tutte le grandezze sono espresse in euro/litro]; infine, per il prodotto benzina il calcolo dello «*stacco*» tiene conto dell'imposta comprendendovi, oltre all'accisa nazionale, l'incidenza ponderata delle addizionali regionali [in base alla quota di vendite in ciascuna regione sul totale nazionale] per correttamente tarare le componenti delle imposte stesse e del prezzo industriale.

A settembre 2015 la media registra uno «*stacco*» con l'Unione Europea per il prodotto benzina così determinato: +0,219 euro/litro prezzo al consumo, di cui +0,231 euro/litro le imposte e -0,012 euro/litro il prezzo industriale, mentre per il prodotto gasolio uno «*stacco*» è così composto: +0,209 euro/litro prezzo al consumo, di cui +0,223 euro/litro imposte e -0,014 euro/litro prezzo industriale.

La publicazione è allegata a questo articolo e consultabile e scaricabile direttamente, semplicemente **cliccando col *mouse* sul seguente titolo:**

NEWSLETTER_PREZZI_111NP_2015_MONITORAGGIO STACCO ITALIA_UE_SETTEMBRE_2015

oppure dal sito nazionale www.figisc.it all'indirizzo *web*
http://www.figisc.it/prezzi-carburante-dettaglio.php/monitoraggio-stacco-italia-u.e.-settembre-2015/identificatore/5019/pagina/2

A proposito di imposte, se la buona notizia è che il Governo ha pochi giorni fa bloccato l'aumento delle accise – che valeva

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

ben 1,716 miliardi di euro – previsto con decorrenza dal 01.10.2015 per la mancata estensione del meccanismo della *reverse charge* dell'IVA dopo la bocciatura dell'Unione Europea [tamponato dalla proroga del termine per il rientro dei capitali dal 30 settembre al 30 novembre (*voluntary disclosure*), con decreto legge 30 settembre 2015, n. 153], la meno buona notizia è che la relativa clausola di salvaguardia è stata solo «*congelata*» per il 2015, ma non è stata eliminata del tutto.

A decorrere dal prossimo anno andranno infatti reperiti ulteriori 728 milioni di euro onde scongiurare un nuovo incremento delle accise. Insomma, l'insidia di un aumento è sempre dietro l'angolo.

E anche se i prezzi dei carburanti godono di una fase di relativa calma e di un decorso ribassista, rimangono sempre intatti i non «*banali*» fatti che 1) per gli italiani pesano sempre – anche oggi, a fronte di questa tregua sui prezzi che ha in parte ridotto il *gap* – più di 20 cent/litro di imposte oltre la media comunitaria, 2) cresce in diffusione e volumi la piaga dell'illegalità nel settore.