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

FIGISC ANISA NEWS 15/2018 25.09.2018

INTERVISTA DEL PRESIDENTE FIGISC, MAURIZIO MICHELI



La tipizzazione del contratto di commissione sta andando in porto a distanza di sei anni dalla norma Monti (L. 27/2012), non proprio una grande velocità, specie tenuto conto dei cambiamenti del mercato. Quanto agli effetti, di qualunque segno siano, sono tutti da valutare nel tempo da qui in avanti. E che il contratto di commissione sia alla fin fine l'unica variabile finora codificata tra le nuove tipologie contrattuali previste da quella legge evidenzia bensì un passo avanti, ma anche dei limiti nell'affrontare l'evoluzione del settore sotto il profilo degli strumenti contrattuali e delle politiche commerciali del prezzo.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRADE, VENDITE ANCORA GIÙ...& MOLTO ALTRO

Disponibili per ora sono solo i dati relativi al primo trimestre 2018 (ma fra poco tempo verranno disponibili quelli fino…

ACCISE GIÙ, ANZI NO....ACCISE SU

Ci siamo occupati delle accise su Figisc Anisa News N. 12 del 10.07.2018, per riferire, tra l'altro, di una interrogazione…

FIGISC ANISA NEWS 15/2018

SOMMARIO

› INTERVISTA DEL PRESIDENTE FIGISC, MAURIZIO MICHELI
25 settembre 2018
› AUTOSTRADE, VENDITE ANCORA GIÙ...& MOLTO ALTRO
25 settembre 2018
› ACCISE GIÙ, ANZI NO....ACCISE SU
25 settembre 2018
› FRONTE ILLEGALITÀ: FRODE IVA DA 80 MILIONI DI EURO
25 settembre 2018

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

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

INTERVISTA DEL PRESIDENTE FIGISC, MAURIZIO MICHELI

— 25 settembre 2018



*Pubblichiamo integralmente, di seguito, l'intervista rilasciata a fine luglio da **Maurizio MICHELI**, **Presidente Nazionale FIGISC Confcommercio**, alla giornalista di settore **Elena VERONELLI**.*

*L'intervista è stata resa pubblica – nel contesto delle interviste a margine della manifestazione **OIL&NONOIL** – in data 17 settembre su **TODAY@** di **STAFFETTA**.*

Micheli (Figisc): i "*ma*" su fattura, anagrafe, Up e auto elettrica

Il rinvio dell'obbligo di fattura elettronica "*è un fatto positivo*" anche se "*altre questioni ancora aperte sul provvedimento*"; l'anagrafe carburanti serve per la ristrutturazione del settore ma non aiuta a debellare il fenomeno dell'illegalità; nel negoziato con l'Unione Petrolifera "*vi sono stati dei punti di convergenza su alcune questioni generali ma per essere realisti ciò non toglie che ognuna delle parti svolga la tutela di interessi diversi e chiaramente sperequati*"; sull'auto elettrica c'è "*il senso di una direzione certo possibile e persino necessaria, ma con un elevato grado di confusione*". **Maurizio Micheli**, Presidente della **Figisc**, non è particolarmente soddisfatto quando si parla delle questioni calde del momento per la rete carburanti. Nell'intervista che segue spiega il perché.

Domanda: ***Dopo una lunga trattativa è stato rinviato al primo gennaio 2019 l'obbligo per i gestori di emettere fattura elettronica ai clienti che ne fanno richiesta. Sarete pronti per allora? Come vi state organizzando per adempiere alla norma?***

Risposta: É un fatto positivo che gli obblighi di questa categoria siano stati equiparati a quelli di tutti gli altri operatori, anche proprio per gli evidenti limiti della rete a poter funzionare come *stress test* della introduzione della fatturazione elettronica. Ci stiamo convenzionando a livello centrale (e vi sono anche altre soluzioni a livello territoriale) per la fornitura di soluzioni informatiche e tecniche che ci permetteranno di essere pronti per la scadenza. Beninteso vi sono altre questioni ancora aperte sul provvedimento, come ad esempio la tassabilità o meno del bonus sul 50% degli oneri della moneta elettronica.

Domanda: ***Finalmente l'anagrafe carburanti è pronta. Tra gli obiettivi, c'è quello di rendere i dati più affidabili e tempestivi. Pensa che possa aiutare anche a debellare il fenomeno dell'illegalità?***

Risposta: Qui l'illegalità (almeno come viene intesa in questo settore) c'entra poco, considerato che per installare un punto vendita sono necessarie autorizzazioni urbanistiche, edilizie e di sicurezza e che il fenomeno è un fatto che riguarda il circuito commerciale a monte. L'anagrafe serve a mappare ed a riassumere in un quadro coerente il complesso della rete, a rendere chiare le incompatibilità, insomma è uno strumento per fare quella ristrutturazione che è la finalità della norma (e forse a sapere, una volta per tutte, quanti sono gli impianti della rete più pletorica tra i Paesi comunitari).

Domanda: ***Quali misure andrebbero quindi prese per contrastare questa piaga?***

Risposta: In questo settore l'illegalità è costituita dalle frodi, dal contrabbando, dall'evasione delle accise, dai flussi internazionali di prodotto illegali, dalle relazioni con la criminalità, ecc., fattori tutti che sono "*a monte*" del circuito finale tra benzinai e consumatori. Misure ne sono già state prese; basterà ricordare le disposizioni direttoriali dell'Agenzia Entrate del 2016 in materia di esportatori abituali, la legge 232/2016 sulla tracciabilità della circolazione dei prodotti energetici nonché sulla revisione dei criteri autorizzativi dei depositi fiscali di carburanti, la legge 96/2017, sulla solidarietà fiscale tra cedente e cessionario, la legge 205/2017 in materia di piani di controllo antifrode, di autorizzazioni allo stoccaggio presso depositi di terzi, di [illegible] dell'IVA

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

all'immissione al consumo, e via discorrendo, oltre a citare i quotidiani risultati di operazioni sul campo effettuati con successo dalla Guardia di Finanza.

Domanda: ***Finalmente è andato a buon fine il complesso negoziato avviato tra gestori e UP per la tipizzazione del contratto di commissione. Quali sono i riflessi positivi sulla categoria?***

Risposta: La tipizzazione del contratto di commissione sta andando in porto a distanza di sei anni dalla norma Monti (L. 27/2012), non proprio una grande velocità, specie tenuto conto dei cambiamenti del mercato. Quanto agli effetti, di qualunque segno siano, sono tutti da valutare nel tempo da qui in avanti. E che il contratto di commissione sia alla fin fine l'unica variabile finora codificata tra le nuove tipologie contrattuali previste da quella legge evidenzia bensì un passo avanti, ma anche dei limiti nell'affrontare l'evoluzione del settore sotto il profilo degli strumenti contrattuali e delle politiche commerciali del prezzo.



Domanda: ***Alla fine della trattativa avete riconosciuto le capacità e la costanza dell'Unione Petrolifera nel dialogare positivamente con i gestori. Si apre una nuova era fatta di collaborazione?***

Risposta: Vi sono stati dei punti di convergenza su alcune questioni generali (ristrutturazione, illegalità, ad esempio), ma per essere realisti ciò non toglie che ognuna delle parti svolga la tutela di interessi diversi e chiaramente sperequati. Peraltro, l'Unione Petrolifera è oggi impegnata su fronti diversi da quelli di una seria revisione dei rapporti coi gestori: il contrasto all'illegalità, come già detto, ma anche le fughe "*ideologiche*" sulla "*fine del petrolio*", alcuni marchi storici non ci sono più, dissolti nel mondo dei retisti, altri hanno dato il via a fusioni, qualcuno persino esce dall'Associazione, il mercato è fortemente competitivo, fattori tutti che complicano il quadro.

Domanda: ***Intanto però la controparte dei gestori sono sempre più i retisti, che prendono piede. In questo caso quali strategie di contrattazione si possono adottare?***

Risposta: Bisogna distinguere: il "*modello grossista*" di Esso ha oggettivamente ampliato il ruolo dei retisti, cedendo loro una quota del 13% della rete marchiata e/o convenzionata (quindi ancora retisti) con le petrolifere. Se la strategia di base rimane pur sempre quella di avere contratti collettivi e tipizzati e conseguenti accordi, il vero nodo è dato dal come poi ogni singola di queste reti "*minori*", ma del tutto autonome, interpreti il mercato, le politiche di prezzo, ecc. che condizionano totalmente il gestore. Ritorna il problema, di quali siano le figure e gli strumenti contrattuali più idonei, fra i molti possibili, ad affrontare questo processo.

Domanda: ***L'auto elettrica può essere per i gestori una nuova opportunità e un'occasione di rilancio?***

Risposta: Consiglio di guardare i dati ACI del 2017 sul parco circolante: a fronte di 38,5 milioni di vetture in Italia, 0,2 milioni sono elettriche. Sul tema in generale, cito di sfuggita un articolo comparso su ***Staffetta*** qualche giorno fa, in cui si parla di uno studio del Center on Global Energy Policy della Columbia University di New York, secondo cui "*le diverse proiezioni effettuate da enti governativi,* think tank*, banche di investimenti, compagnie petrolifere e società di consulenza sulla diffusione della mobilità elettrica nei prossimi anni e i loro impatti sui mercati petroliferi mostrino risultati molto diversi l'uno dall'altro*". Questo è lo stato reale dell'arte: il senso di una direzione certo possibile e persino necessaria, ma con un elevato grado di confusione. Parlare di opportunità e rilanci in fondo alla filiera è un esercizio inutile per ora.

Domanda: ***Alcuni singoli gestori hanno fatto ricorso contro la sentenza che ha escluso la possibilità per le associazioni dei gestori di chiedere il rispetto dell'accordo di colore Esso per i pacchetti di punti vendita venduti ai retisti. Può spiegarci i motivi che hanno reso necessaria questa azione?***

Risposta: La sentenza di cui si parla dice che se le associazioni dei gestori non sono titolate a stare in giudizio dal giudice del lavoro, lo sono i singoli gestori per le cause civili in materia di inosservanza delle clausole contrattuali, di abuso di dipendenza economica, ecc., nonché afferma la nullità delle pattuizioni *one to one*. Un congruo numero di gestori ha di conseguenza dato avvio ad ordinarie azioni legali individuali.

Domanda: ***Avete in mente azioni anche a livello di associazione?***

Risposta: Il ruolo delle associazioni è quello di offrire assistenza ai gestori che agiscono in sede legale, nonché di sollecitare, in tutte le sedi, al rispetto delle norme relative ad accordi e contratti. Con alcuni risultati sul fronte dei retisti che accedono a trattare collettivamente: è il caso dell'importante accordo sottoscritto il 17 luglio per i 1.200 impianti a marchio Esso rilevati da EuroGarages Italia. E con azioni di mobilitazione verso i retisti "*irriducibili*", come, ad esempio, lo sciopero dei gestori degli impianti di Petrolifera Adriatica in tre regioni italiane.

Domanda: ***La categoria si sta restringendo, i fronti contrattuali sono più numerosi rispetto al passato. Secondo lei esistono le condizioni per un'associazione unitaria di coloro che operano nelle stazioni di servizio? Quali sono i veri ostacoli?***

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

Risposta: Il tema non è nuovo: se ne parlò, solo "*esplorativamente*", anche circa vent'anni fa. Tuttavia, la vera questione, al di là dell'unità operativa che già contraddistingue il lavoro delle tre associazioni, è quella di cercare, trovare e condividere una visione d'insieme del ruolo del gestore futuro possibile in un mercato del tutto diverso dal passato, delle figure contrattuali e imprenditoriali più articolate e flessibili, dell'essere "*sindacato*" od "*associazione professionale*", insomma questioni di peso. Un processo, mi si lasci dire, nient'affatto scontato. La questione della "*unità*" e/o della "*trinità*" (per usare una metafora teologica) delle associazioni viene solo dopo, sempre che ve ne sia la necessità e, soprattutto, che ve ne sia ancora il tempo.

Privacy & Cookies Policy

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

AUTOSTRADE, VENDITE ANCORA GIÙ...& MOLTO ALTRO

— 25 settembre 2018



Disponibili per ora sono solo i dati relativi al primo trimestre 2018 (ma fra poco tempo verranno disponibili quelli fino al secondo trimestre), ma la tendenza è chiara: **se le vendite complessive in rete ed extrarete di benzine e gasoli da gennaio a marzo 2018 segnano un +1,83 % sullo stesso periodo del 2017, e se le vendite degli stessi prodotti nella rete ordinaria marcano un -0,10 %, nella rete dell'autostrada le vendite mostrano un segno negativo pari al -7,64 %.** Parallelamente, **le percorrenze chilometriche in autostrada nello stesso periodo confrontato con l'anno precedente registrano un segno positivo, pari ad un +1,2 % totale** [+0,6 % i veicoli leggeri e +3,1 % i veicoli pesanti], anche se i dati aggiornati a tutto il primo semestre [dati AISCAT, questi, a differenza dei dati sulle vendite, disponibili fino al giugno 2018] denotano un rallentamento [+0,1 % veicoli leggeri, +3,2 % veicoli pesanti, +0,8 % veicoli totali]. Continua così **la *performance* negativa delle vendite in autostrada**, che **si protrae ininterrottamente dal 2004 fino al 2018**.

Dal 2003 [anno della privatizzazione] e **fino a tutto il 2017 le vendite su tutta la rete autostradale di questi due prodotti sommati perdono un -66,30 %** (da 4.237 a 1,428 miliardi di litri), mentre le vendite complessive in rete ed extrarete limitano tale perdita ad un -21,25 % (da 46,923 a 36,951 miliardi di litri), le vendite nel circuito extrarete addirittura aumentano di un +28,35 % (da 11,440 a 14,682 miliardi di litri) e quelli in rete ordinaria perdono un -33,30 % (da 31,247 a 20,841 miliardi di litri). **Le perdite percentuali in autostrada sono pari al doppio di quelle della rete ordinaria ed a più del triplo della somma delle vendite sommate di rete ed extrarete**.

Se si esaminano i dati delle **vendite cumulate di benzina, gasolio e gpl della rete autostradale in concessione**, secondo i numeri di AISCAT **i volumi decrementano dal 2003 al 2017 di un -62,73 %** (da 4,023 a 1,499 miliardi di litri), con una regressione degli erogati medi per Ads dai 9,4 milioni di litri iniziali del periodo a 3,2. Nello stesso periodo, **le percorrenze in chilometri dei veicoli sulla rete autostradale, sempre per la parte in concessione, aumentano** [dopo le pesanti batoste del 2012, pari ad un -7,20 %, ma le vendite in quello stesso anno crollarono su quella parte di rete autostradale in un colpo solo di un -23,11 %] **in un quindicennio di un +8,26 %** [da 77.436 milioni di km del 2003 a 83.833 del 2017].

Che il **dato delle vendite autostradali** sia **palesemente anomalo** è evidente: tutto il complesso dei consumi ha subito la crisi economica durata dal 2008 al 2014 e la conseguente riduzione della mobilità nel periodo, tutto il complesso dei consumi si è evoluto in conseguenza della sostituzione del parco veicoli *diesel*, che ha efficientato il rapporto consumi/km [ogni 10 punti percentuali di incremento del parco con alimentazione *diesel*, i consumi complessivi a fonte fossile sono stati "*limati*" di 2 punti percentuali dal 2003 al 2017, e se nel complesso di rete ed extrarete questi sono diminuiti del 19 %, in autostrada, dove la componente del *diesel* è più accentuata, la contrazione "*fisiologica*" si può stimare su 23 punti percentuali, includendo anche gli effetti delle vendite del gpl che nel quindicennio hanno guadagnato un +24,59 %], **ma nella rete autostradale ci sono ancora circa 40 punti percentuali di perdita che la distanziano dalle dinamiche complessive del settore**.

Ma **anche le vendite di altri servizi, in particolare di somministrazione di *food & beverage*, hanno fatto registrare dinamiche regressive dal 2003 al 2017**: **"*nominalmente*" il calo** [sempre secondo i dati AISCAT] **a "*valore*" risulta solo di un -4,79 %** [da 898 a 855 milioni di euro], **ma se si interpolano questi dati con tre variabili fondamentali** [la dinamica delle percorrenze/km, quella dell'inflazione e quella della propensione ai consumi] **il risultato si approssima al -27,89 %**. Anche in questo caso **tra la dinamica della propensione ai consumi nel quindicennio** [un calo, "*pulito*" dall'inflazione, del -3,07 %] **e l'andamento dei consumi nella rete autostradale c'è un notevole divario, pari a circa 24 punti percentuali di scarto negativo**.

Privacy & Cookies Policy

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

Quali le ragioni di queste dinamiche? Quelle più volte evidenziate da queste, ed anche altre, colonne.



L'incidenza delle *royalty* imposte dai Concessionari sui carburanti e sugli altri beni, il cui valore nel quindicennio 2003-2017 si può stimare, assai prudenzialmente, **in circa 5,0 miliardi di euro, ossia ad una quota di circa l'8 % dell'ammontare della spesa degli automobilisti per approvvigionamento di carburanti ed altri beni e servizi maturata nel quindicennio,** una "*zavorra*" su questo mercato che oggettivamente contrasta con due basici assunti costituzionali: le condizioni di pari opportunità e del corretto ed uniforme funzionamento del mercato, dal lato delle imprese operanti e, da quello del consumatore, un livello uniforme di condizioni di accessibilità ai beni e servizi sul territorio nazionale. Questione che sembra non infastidire **lo Stato** che tali principi dovrebbe tutelare, prova ne sia che esso **percepisce la *royalty*** [172 milioni di euro dal 2008 al 2016, dati del Ministero Infrastrutture e Trasporti, Direzione Generale per la vigilanza sulle Concessionarie autostradali, "*Relazione attività 2016*"] **sulle *royalty* imposte dal Concessionario** sui "*ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e delle altre attività collaterali svolte*".

L'incremento dei pedaggi, da 4,7 miliardi di euro nel 2003 a 8,1 miliardi di euro nel 2017, con una lievitazione del 71,5 % (un po' meno severa, +68,6 %, se si sterilizza l'effetto dell'aumento dell'IVA intervenuto dal 2011), ma in ogni caso superiore di più di tre volte all'inflazione cumulata nel quindicennio e di più di otto volte all'incremento delle percorrenze chilometriche sulle tratte viarie, con dinamiche incrementali, peraltro, "*codificate*" come automatismi nei piani finanziari concordati tra i Concessionari e lo Stato, o, come meglio dice **STAFFETTA** del 07.09.2018 [articolo "*Il crollo del ponte Morandi e il sonno della ragione*"] "*sarebbero stati accordati al concessionario aumenti anticipati dei pedaggi per finanziare il piano di investimenti che è peraltro in forte ritardo*"**.**

Il progressivo *spread* dei prezzi rispetto alla rete ordinaria: cresciuto da qualche cent/litro nel 2003 (divario compatibile con i maggiori costi di gestione di un servizio attivo *h24*), **sino ai valori attuali compresi tra un minimo di 11 ad un massimo di ben 33 centesimi/litro, a seconda delle modalità di servizio (*self* o *servito*) e del confronto effettuato sul *benchmark* medio della rete stradale a marchio petrolifero ovvero degli operatori indipendenti (così dette "*pompe bianche*"), divario talmente significativo da non potersi in alcun modo ritenere motivato da fondate ragioni di costi gestionali e solo in parte dalla sia pur pesante incidenza delle *royalty***.

Ai dissesti nella sezione terminale del comparto, evidenziati dall'andamento delle vendite di carburanti ed altri servizi, fa da controcanto il contesto che su **STAFFETTA** si delineava qualche settimana fa [articolo "*Il morbo delle concessioni*" del 31.08.2018] "*la corsa alle concessioni come fonti di rendita, da un lato, e dall'altro l'acquiescenza delle istituzioni a una simile logica – quando non partecipano esse stesse alla corsa -, hanno finito spesso per diventare le determinanti principali nei settori coinvolti*". Quando, infatti, i Concessionari lavorano con gli appalti *in house*, cioè assegnati a società della medesima *corporate* che li controlla; quando il costo medio ponderato lordo del capitale [in altre parole, la remunerazione del capitale investito ante tasse], anche questo "*santificato*" nei piani finanziari allegati alle Concessioni autostradali, si aggira attorno ed oltre il 10 %, con valori molto superiori, quasi doppi, rispetto ad altre società regolamentate [ad esempio Enel, Snam, Terna, Italgas, che si aggirano tra il 5,30 % ed il 6,10 %]; e, per fare *pendant*, quando lo Stato percepisce una *royalty* che chiamiamo "*canone di concessione*" che in tutte le sue voci vale (ancora dati del Ministero Infrastrutture e Trasporti) il 10,63 % [pari a 6,4 miliardi di euro dal 2008 al 2016, di cui 5,7 vanno pari pari ad ANAS] del monte pedaggi maturato nello stesso periodo [pari a 60 miliardi di euro], vuol dire che **tra "*capitani coraggiosi*" della finanza, petrolieri ed Istituzioni, tutti si sono ficcati, chi con più chi con meno soddisfazione, nel "*piatto ricco*"**. Con quei numeri e con quei patti nella rete in concessione, il disastro che sta "*in basso*" non disturba certo i conducenti: e del resto **il disastro lo pagano le microimprese di gestione, condannate al *default*, ed i consumatori, i quali, pur avendo assunto da tempo un fastidio istintivo per questo mercato del comparto – dove i prezzi sono tutti "*fuori mercato*" – e messo in atto una parziale "*fuga*", vi hanno pur sempre speso, tra pedaggi, carburanti ed altri servizi, dal 2003 [anno della privatizzazione] al 2017 la bellezza di oltre 160 miliardi di euro**. [**S.C. – G.M.**]

Privacy & Cookies Policy

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

ACCISE GIÙ, ANZI NO….ACCISE SU

— 25 settembre 2018



Ci siamo occupati delle accise su **Figisc Anisa News** N. 12 del 10.07.2018, per riferire, tra l'altro, di una interrogazione dell'on.le **Galeazzo BIGNAMI** al Ministro dell'Economia, nella quale, premettendo che «*sebbene la riforma attuata sotto il Governo Dini attraverso il decreto legislativo del 26 ottobre 1995, n. 504, abbia inquadrato all'interno di un testo unico l'elenco di tutti i prodotti energetici assoggettati ad imposizione secondo le aliquote di accisa vigenti nel momento di entrata in vigore del testo,* ***non è chiaro se le accise introdotte in particolar modo nella prima metà del secolo scorso, siano ancora in vigore e catalogate secondo le voci "originarie" o più semplicemente ricomprese all'interno della fiscalità generale***», chiede «*quali siano attualmente le componenti dell'aliquota delle accise previste per legge e ancora attuali, quali siano quelle riferite a situazioni emergenziali o straordinarie ora cessate e se sia sempre stato assicurato, in sede di bilancio, il trasferimento di fondi per quelle destinazioni; se le accise introdotte nella prima metà del secolo scorso siano ancora catalogate all'interno di capitoli di bilancio secondo le voci di entrata "originarie" e, in caso affermativo, a quanto ammonti il costo complessivo delle accise introdotte tra il 1935 ed il 1956 attualizzato secondo l'inflazione*».

L'interrogazione sopra narrata è stata presentata alla Camera dei deputati il 4 luglio scorso (Atto 4-00606). A distanza di un po' di mesi (il 20 settembre) arriva **una risposta dal Governo**, che, **oltre a precisare che "*non sono ravvisabili* «componenti dell'aliquota delle accise» *riferibili a situazioni straordinarie ora cessate*", aggiunge che, ove si decidesse di "*stabilire eventuali riduzioni delle aliquote di accisa*"** – cosa del tutto politicamente e tecnicamente possibile – **"*occorre tenere conto che dalle predette riduzioni deriverebbero ingenti minori entrate per l'erario*", e per giunta che "*sulla base della descritta previsione normativa*** [N.d.R.: ossia la legge 116/2014], ***occorrerà procedere all'emanazione di una determinazione direttoriale che rimoduli in aumento*** [N.d.R.: con decorrenza dal 01.01.2019] ***le aliquote di accisa sui menzionati prodotti***"…

ACCISE BENZINA NELLA U.E. – €/LITRO

Paesi	01.01.2011	MEDIA (*)	17.09.2018
Austria	*0,526*	**0,503**	*0,493*
Belgio	*0,614*	**0,613**	*0,600*
Bulgaria	*0,363*	**0,363**	*0,363*
Cechia	*0,512*	**0,491**	*0,504*
Cipro	*0,370*	**0,452**	*0,490*
Croazia (**)	*0,423*	**0,497**	*0,520*
Danimarca	*0,571*	**0,601**	*0,619*
Estonia	*0,423*	**0,436**	*0,563*
Finlandia	*0,605*	**0,637**	*0,674*
Francia	*0,611*	**0,632**	*0,691*
Germania	*0,655*	**0,655**	*0,655*
Grecia	*0,682*	**0,689**	*0,712*
Irlanda	*0,563*	**0,602**	*0,608*
ITALIA	***0,564***	**0,710**	***0,728***
Lettonia	*0,379*	**0,436**	*0,485*
Lituania	*0,434*	**0,434**	*0,434*
Lussemburgo	*0,462*	**0,462**	*0,462*
Malta	*0,469*	**0,512**	*0,549*
Olanda	*0,724*	**0,762**	*0,786*
Polonia	*0,419*	**0,396**	*0,389*
Portogallo	*0,583*	**0,615**	*0,659*
Regno Unito	*0,684*	**0,703**	*0,652*
Romania	*0,359*	**0,404**	*0,426*
Slovacchia	*0,567*	**0,572**	*0,544*
Slovenia	*0,482*	**0,546**	*0,547*
Spagna	*0,443*	**0,459**	*0,461*
Svezia	*0,618*	**0,635**	*0,613*
Ungheria	*0,443*	**0,408**	*0,378*
MEDIA 19 (***)	***0,550***	**0,571**	***0,586***
MEDIA 28 (****)	***0,523***	**0,544**	***0,557***

(*) Media 01.01.2011-17.09.2018
(**) Per la Croazia le rilevazioni iniziano il 01.07.2013
(***) Media aritmetica Paesi di valuta Euro
(****) Media aritmetica tutti i Paesi

Poiché la previsione normativa cui si riferisce il Governo deve garantire entrate aggiuntive dal 2021 in poi dell'ordine di circa 148 milioni di euro anno [e di poco di meno nel biennio 2019-2020], **il "*ritocco*" delle accise trascinato da questa norma dovrebbe aggirarsi su 0,004 euro/litro, e con IVA, insomma, mezzo centesimo al litro**.

Di seguito, pubblichiamo il testo della risposta all'interrogazione di **BIGNAMI** del **Sottosegretario del Ministero dell'Economia e Finanze, Alessio VILLAROSA:**

«*Con il documento in esame, gli Onorevoli interroganti, nel lamentare il rilevante aumento del prezzo dei carburanti nel nostro Paese – in particolare gasolio e benzina – a fronte dell'invarianza del costo del petrolio negli ultimi cinque anni, chiedono di sapere se e quando si intenda procedere al taglio delle componenti fiscali della benzina ed, in caso affermativo, con quali tempistiche. Al riguardo, sentiti gli uffici competenti, si rappresenta quanto segue.*

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

Va preliminarmente osservato che l'accisa costituisce una delle componenti del prezzo finale dei carburanti e concorre alla sua formazione unitamente all'IVA, all'imposta regionale, limitatamente alla benzina qualora istituita, e ovviamente al costo industriale. Il prezzo finale dei carburanti è comunque liberamente determinato dalle compagnie petrolifere e, in conseguenza, la «leva fiscale» non costituisce uno strumento determinante per la variazione del prezzo di vendita dei carburanti: ad una riduzione della componente tributaria non necessariamente corrisponde una riduzione di pari valore del prezzo finale del prodotto, come, d'altro canto, da un incremento della fiscalità non deriva un eguale aumento del prezzo finale.

Ciò posto, come rilevato dagli stessi Onorevoli interroganti, occorre premettere che l'accisa è un'imposta armonizzata nell'ambito dei Paesi dell'Unione europea; ciò sta a significare che la relativa disciplina trova fondamento in apposite direttive comunitarie che individuano i prodotti sui quali essa debba gravare e le relative modalità di applicazione – inclusi i livelli minimi – al di sotto dei quali non è possibile fissare le relative aliquote. In particolare benzina e gasolio, impiegati come carburanti per autotrazione, sono sottoposti al regime armonizzato dell'accisa ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 (testo unico delle accise); le aliquote di accisa sui carburanti predetti sono attualmente stabilite nell'Allegato I al medesimo testo unico. In concomitanza con il recepimento nell'ordinamento nazionale delle direttive in materia di accise, a decorrere dal 1° gennaio 1993 le preesistenti imposte di fabbricazione sui prodotti petroliferi (in cui i carburanti erano ricompresi) sono venute a cessare e sono state integralmente sostituite dalle accise sugli oli minerali, categoria poi confluita nei prodotti energetici, le cui aliquote sono state stabilite dal legislatore nazionale, nel rispetto, naturalmente, dei livelli minimi comunitari, attualmente fissati dalla direttiva 2003/96/CE.

Successivamente all'armonizzazione comunitaria si sono succedute, soprattutto nel periodo 2011-2014, una serie di disposizioni legislative che hanno previsto incrementi delle aliquote di accisa sui carburanti – in particolare benzina e gasolio per autotrazione – per far fronte ad esigenze di bilancio a copertura di oneri aventi carattere permanente o temporaneo e ciò, talvolta, anche allo scopo di finanziare eventi straordinari o imprevisti, come, ad esempio, calamità naturali. I vari provvedimenti normativi volti ad incrementare le predette aliquote hanno quindi rideterminato, ogni volta, le aliquote stesse che pertanto risultano, nel valore stabilito con tali provvedimenti di aumento, del tutto indipendenti dalla storia e dalla cronologia degli aumenti precedentemente, a vario titolo, intervenuti.

ACCISE GASOLIO NELLA U.E. – €/LITRO

Paesi	01.01.2011	MEDIA (*)	17.09.2018
Austria	*0,436*	**0,418**	*0,410*
Belgio	*0,404*	**0,461**	*0,600*
Bulgaria	*0,314*	**0,327**	*0,330*
Cechia	*0,436*	**0,419**	*0,430*
Cipro	*0,341*	**0,423**	*0,461*
Croazia (**)	*0,329*	**0,391**	*0,412*
Danimarca	*0,396*	**0,411**	*0,422*
Estonia	*0,393*	**0,402**	*0,493*
Finlandia	*0,363*	**0,463**	*0,460*
Francia	*0,437*	**0,483**	*0,610*
Germania	*0,470*	**0,470**	*0,470*
Grecia	*0,425*	**0,379**	*0,422*
Irlanda	*0,469*	**0,495**	*0,499*
ITALIA	***0,423***	**0,596**	***0,617***
Lettonia	*0,330*	**0,352**	*0,382*
Lituania	*0,302*	**0,325**	*0,347*
Lussemburgo	*0,320*	**0,333**	*0,335*
Malta	*0,382*	**0,430**	*0,472*
Olanda	*0,430*	**0,471**	*0,498*
Polonia	*0,325*	**0,341**	*0,341*
Portogallo	*0,364*	**0,405**	*0,471*
Regno Unito	*0,684*	**0,703**	*0,652*
Romania	*0,302*	**0,368**	*0,396*
Slovacchia	*0,403*	**0,408**	*0,398*
Slovenia	*0,422*	**0,451**	*0,469*
Spagna	*0,346*	**0,365**	*0,367*
Svezia	*0,508*	**0,531**	*0,438*
Ungheria	*0,408*	**0,376**	*0,348*
MEDIA 19 (***	***0,402***	**0,432**	***0,462***
MEDIA 28 (***	***0,401***	**0,429**	***0,448***

(*) Media 01.01.2011-17.09.2018
(**) Per la Croazia le rilevazioni iniziano il 01.07.2013
(***) Media aritmetica Paesi di valuta Euro
(****) Media aritmetica tutti i Paesi

In particolare, l'ultima di tali variazioni di tassazione è stata introdotta con l'articolo 1, comma 487, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità per l'anno 2013). Con tale disposizione, il legislatore ha confermato le aliquote di accisa sul gasolio e sulla benzina, impiegati come carburanti, nelle misure precedentemente fissate dalla determinazione del Direttore dell'Agenzia delle dogane 9 agosto 2012, n. 88789, (adottata ai sensi dell'articolo 33, comma 30, della legge 12 novembre 2011, n. 183 – legge di stabilità per l'anno 2012). In questo contesto va, dunque, sottolineato che le aliquote di accisa rideterminate in aumento per un periodo predeterminato di tempo sono state rese permanenti con apposite disposizione di legge ovviamente per far fronte ad esigenze di bilancio.

Solamente in un caso le aliquote di accisa fissate su benzina e gasolio usato come carburante, con determinazione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli n. 145733 del 23 dicembre 2013, per il periodo dal 1° marzo al 31 dicembre 2014, hanno cessato di avere efficacia il 31 dicembre 2014. Ciò ha comportato la reviviscenza, a decorrere dal 1° gennaio 2015, delle minori aliquote di cui al citato articolo 1, comma 487, della legge n. 228 del 2012, che – tuttora in vigore – sono pari per la benzina ad euro 728,40 per mille litri di prodotto e per il gasolio usato come carburante ad euro 617,40 per mille litri di prodotto.

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

DELTA PREZZI ITALIA – U.E./ITALIA – €/LITRO – BENZINA

Anno	Δ Prezzo finale	Δ Imposte	Δ Prezzo ind.le
2009	**0,149**	*0,107*	*0,042*
2010	**0,107**	*0,067*	*0,040*
2011	**0,135**	*0,092*	*0,043*
2012	**0,259**	*0,241*	*0,018*
2013	**0,256**	*0,242*	*0,014*
2014	**0,262**	*0,248*	*0,014*
2015	**0,231**	*0,233*	*-0,002*
2016	**0,225**	*0,228*	*-0,003*
2017	**0,239**	*0,233*	*0,006*
2018 (*)	**0,234**	*0,223*	*0,011*

(*) Periodo gennaio-agosto

In questo quadro risulta palese che l'accisa, inclusa quella che grava su benzina e gasolio, non è costituita da una serie di componenti, ma ovviamente il tributo è uno solo e la sua aliquota aumenta o diminuisce sulla base di espressa previsione di legge. In tal senso, quindi, ***non sono ravvisabili «componenti dell'aliquota delle accise» riferibili a situazioni straordinarie ora cessate****.*

Per quanto attiene invece alla possibilità di stabilire eventuali riduzioni delle aliquote di accisa sui predetti carburanti, così come specificamente richiesto dagli Onorevoli interroganti, si evidenzia che le stesse risulterebbero fattibili dal punto di vista tecnico purché le aliquote, rideterminate, risultino comunque superiori alle aliquote minime unionali indicate nella direttiva 2003/96/ CE. Parimenti occorre tenere conto che ***dalle predette riduzioni deriverebbero ingenti minori entrate per l'erario****, proporzionali direttamente all'entità delle riduzioni praticate e che potrebbero essere quantificate soltanto in sede di elaborazione di una puntuale proposta normativa.*

In ultimo, corre l'obbligo di segnalare che l'articolo 19, comma 3, lettera b), del decreto-legge n. 91/2014, convertito, con modificazioni, dalla ***legge n. 116/2014, ha previsto****, a copertura di oneri derivanti da interventi volti a finanziare il meccanismo di aiuto alla crescita economica (ACE),* ***un aumento, a decorrere dal 1° gennaio 2019, dell'aliquota di accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo, nonché del gasolio usato come carburante****, da adottare con provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli entro il 30 novembre 2018,* ***in misura tale da determinare maggiori entrate nette non inferiori a 140,7 milioni di euro nel 2019, 146,4 milioni di euro nel 2020 e 148,3 milioni di euro a decorrere dal 2021****. Pertanto,* ***perdurando sulla base della descritta previsione normativa, occorrerà procedere all'emanazione di una determinazione direttoriale che rimoduli in aumento le aliquote di accisa*** *sui menzionati prodotti.*»

DELTA PREZZI ITALIA – U.E./ITALIA – €/LITRO – GASOLIO

Anno	Δ Prezzo finale	Δ Imposte	Δ Prezzo ind.le
2009	**0,113**	*0,077*	*0,036*
2010	**0,082**	*0,048*	*0,034*
2011	**0,110**	*0,073*	*0,037*
2012	**0,261**	*0,234*	*0,027*
2013	**0,250**	*0,239*	*0,011*
2014	**0,250**	*0,244*	*0,006*
2015	**0,212**	*0,224*	*-0,012*
2016	**0,191**	*0,214*	*-0,023*
2017	**0,203**	*0,215*	*-0,012*
2018 (*)	**0,200**	*0,208*	*-0,008*

(*) Periodo gennaio-agosto

Sempre a proposito di accise, due tabelle allegate a questo articolo espongono i dati del loro ammontare in euro/litro nei diversi Paesi dell'Unione [e come media dell'intera Unione e come media dei Paesi a valuta euro], distinguendo tra il loro ammontare nella prima settimana del 2011 e nella settimana dell'ultima rilevazione comunitaria [17.09.2018], con anche la media dell'intero periodo dal gennaio 2011 al settembre 2018. Le accise, unitamente all'IVA che grava sia sull'accisa che sul prezzo industriale, costituiscono il carico fiscale che grava sul prezzo al consumo. Può essere, come dice il Sottosegretario Villarosa, che "*la «*leva fiscale*» non costituisce uno strumento determinante per la variazione del prezzo di vendita dei carburanti: ad una riduzione della componente tributaria non necessariamente corrisponde una riduzione di pari valore del prezzo finale del prodotto, come, d'altro canto, da un incremento della fiscalità non deriva un eguale aumento del prezzo finale*". Tuttavia, come esposto nelle altre due tabelle allegate al presente articolo, è in forza della componente fiscale [ed in parte cospicua delle accise] che il prezzo italiano è stabilmente assai più alto della media europea almeno dal 2012 ad oggi, mentre la differenza era assai più contenuta dal 2009 al 2011, prima cioè del giro di vite sulle accise: un salto repentino tra i 13 ed i 15 centesimi/litro si può osservare, infatti, tra il 2011 ed il 2012, solo in parte attenuato negli anni successivi fino ad oggi, per effetto del calo del prezzo industriale.

Privacy & Cookies Policy

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

FRONTE ILLEGALITÀ: FRODE IVA DA 80 MILIONI DI EURO

— 25 settembre 2018



La Guardia di Finanza di Asti e l'Agenzia delle Dogane per la Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta scopre un giro di fatture per operazioni inesistenti nella distribuzione carburanti, **per complessivi 365 milioni di euro, con evasione dell'Iva per oltre 80 milioni di euro**.

Si tratta della più recente e rilevante novità dal fronte della repressione dell'illegalità del settore: l'operazione denominata, significativamente, "*Under Platts*", con al centro dell'inchiesta un'azienda di Asti avente sede legale a Torino, diciotto imprese "fittizie" coinvolte, trentasei indagati, quattro arresti ed il sequestro preventivo di oltre 26 milioni di euro su conti correnti, quote societarie, beni mobili ed immobili riconducibili agli indagati ed alle società coinvolte.

Come funzionava? Su volumi di **oltre ben 300 milioni di litri di carburante** – come riferisce **STAFFETTA** citando fonti degli inquirenti – proveniente da Croazia e Slovenia "*è stato abbassato artificiosamente il prezzo finale* 'alla pompa', *inserendo nel ciclo di fatturazione società* 'cartiere', *amministrate da prestanomi nullatenenti, con il fine predeterminato di omettere sistematicamente il versamento dell'Iva dovuta all'Erario attraverso diversi meccanismi*". La messa in commercio, con la frode posta in essere, che ha consentito di infiltrare nel mercato cospicui volumi di carburante "*fiscalmente inquinato*", veniva effettuata sempre ad un valore sotto la quotazione giornaliera del Platts.

Il "*combinato disposto*" della frode sfruttava in prima battuta la normativa fiscale degli acquisti in ambito comunitario, acquistando cioè prodotto da raffinerie slovene e croate le cui fatture arrivavano alle ditte fittizie con sede in Italia senza applicazione dell'Iva, che avrebbe dovuto essere applicata all'immissione nel territorio nazionale. "*Mentre il carburante transitava dall'Est Europa in un deposito fiscale italiano, in attesa di giungere ai reali destinatari finali, le cartiere emettevano false fatture di vendita ad un prezzo inferiore rispetto a quello di acquisto dalla raffineria con l'applicazione dell'Iva. Nei successivi passaggi, grazie a un prezzo di vendita che può essere più basso di quello normale di mercato, il prodotto giungeva regolarmente alle pompe di benzina che riuscivano così a praticare prezzi più convenienti rispetto alla concorrenza, con conseguente distorsione del mercato e notevole danno per gli altri operatori del settore*", aggiunge **STAFFETTA**. E, per chiudere il cerchio, di conseguenza le società fittizie aumentavano il loro debito Iva nei confronti dello Stato, senza mai assolverlo.

"*Per ostacolare la scoperta del meccanismo fraudolento, il prodotto introdotto sul territorio nazionale veniva prelevato dal deposito fiscale in tutta regolarità, con il pagamento dell'accisa e la predisposizione della documentazione di trasporto per le autocisterne: allo stesso modo, venivano regolarmente effettuati i pagamenti in corrispondenza dei vari passaggi del prodotto. Con altro schema di frode, le società fittizie, grazie alla falsa qualifica di* 'esportatore abituale' *che ottengono con la presentazione di dichiarazioni Iva riportanti dati totalmente inventati, procedevano all'acquisto di carburante da fornitori italiani attestando l'inesistente qualifica e presentando false* 'dichiarazioni di intento' *in modo da traslare su se stesse un debito Iva*" che ovviamente non sarebbe mai stato assolto. E per finire, "*alcune società fittizie inserite nello schema fraudolento, sostituite sistematicamente e frequentemente da altre similari, procedevano alla distruzione di tutta la documentazione fiscale*".