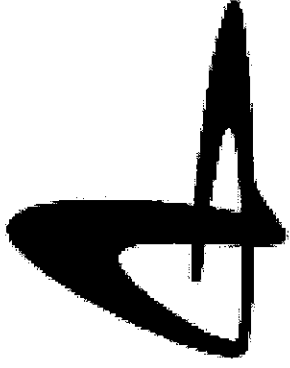


ASSOPEPETROLI
Assoenergia



Audizione del Presidente Franco Ferrari Aggradi

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello
Stato (legge di stabilità 2015 – AC 2679-bis)

Roma 3 novembre 2014

PREMESSA

Il disegno di Legge 2679-bis, risultante dagli stralci operati dalla Commissione Bilancio, presenta alcune misure che *potrebbero* essere giudicate positivamente, ed i cui effetti *potrebbero* effettivamente contribuire ad avviare il Paese verso quel risanamento economico cui tutti auspichiamo.

Tra le misure che giudichiamo positive, rileviamo:

- quelle volte alla diminuzione del costo del lavoro e all'incentivazione dell'occupazione, che, a nostro avviso, andrebbero contestualmente accompagnate da una più dinamica legislazione in materia e dall'eliminazione di una anacronistica vessazione fiscale, la Robin Tax, che colpisce il solo settore energetico;
- quelle per le agevolazioni fiscali per l'adeguamento e ripristino del patrimonio edilizio e per l'efficienza energetica dove, a nostro avviso, sussistono ancora problematiche legate alla stabilizzazione della misura e all'effettiva mancanza di norme volte a fare chiarezza sulla tassazione IVA applicata al Contratto Servizi Energia che contribuisce al raggiungimento degli obiettivi nazionali per il risparmio energetico;
- quelle per l'incentivazione delle attività di ricerca e sviluppo;
- quelle volte a riformare, in termini che auspichiamo positivi e di semplificazione reale, il rapporto tra contribuenti e fisco.

Sul rapporto tra fisco e cittadini e imprese ci auguriamo che, l'attesa riforma fiscale, contribuisca alla nascita di un fisco amico, contrariamente a come questo viene oggi percepito.

Tali misure, comprese quelle recentemente più discusse, come il c.d. bonus da 80 euro e il c.d. bonus bebè i cui effetti potrebbero non essere quelli attesi stante l'attuale congiuntura economica e la conseguente propensione al contenimento della spesa adottata dalle famiglie (e dalle imprese) - rilevata dai maggiori istituti economici - **potrebbero risultare fortemente compromesse dall'abuso di misure di salvaguardia volte a reperire le coperture necessarie.**

A ciò si deve aggiungere che **spesso le clausole di salvaguardia adottate, non sembrano adeguatamente garantite da una concreta volontà politica - che sino ad oggi non ci è parso di intravedere - che ne impedisca l'attivazione attraverso la realizzazione di una vera revisione della spesa pubblica.**

Il rischio attuale, come sovente avvenuto in passato, è quello di veder attivare le clausole di salvaguardia, generando così un notevole aumento della pressione fiscale.

L'aumento della pressione fiscale sino ad oggi si è concretizzato principalmente attraverso l'inasprimento della tassazione indiretta ed in particolar modo delle accise sui carburanti, sulle quali è bene ricordarlo grava anche l'IVA, giunta repentinamente al 22% con evidente incidenza negativa sui consumi.

Il giudizio di questa Associazione, benché come detto potrebbe essere per certi versi positivo, è invece fortemente critico per l'abuso delle clausole di salvaguardia.

Queste, in ultima analisi, ci hanno condotto ad essere il Paese europeo dove il Cittadino paga, ad oggi, il carburante oltre 26 centesimi di Euro al litro in più che nel resto d'Europa, senza considerare che tale immane sforzo non ha prodotto risultati apprezzabili in termini di risanamento dell'economia e rapporto deficit PIL.

Per questo riteniamo indispensabile una fiscalità energetica in discontinuità rispetto al passato.

Nello specifico, come vedremo in seguito, l'attuale situazione per i cittadini potrebbe essere aggravata ulteriormente da misure che incideranno, tra l'altro, sui consumi e sulla spesa per la mobilità e per il riscaldamento domestico.

Per le imprese vi sarà un incremento dei costi energetici che rischia di vanificare le misure di contenimento dei costi del lavoro.

Per lo Stato non vi sarà alcun vantaggio sulle entrate.

In particolare, per il solo settore della commercializzazione e distribuzione dei carburanti che qui rappresentiamo e per l'indotto immediato, le misure contenute nel DdL di Stabilità del 2015 rappresenterebbero una forte perdita volumi che si tradurrebbe inevitabilmente in un rischio per la tenuta del settore ed una inevitabile perdita occupazionale stimata in 60.000 posti di lavoro.

Le accise di Berlusconi & Monti

Giugno **Governo Berlusconi IV (08.05.2008 - 16.11.2011)**

- Ag. Dogane - Determ. Dirett. prot. 41102 del 05/04/2011
- Ag. Dogane - Determ. Dirett. prot. 77579 del 28/06/2011
- Decreto Legge n. 98 del 06/07/2011 art. 23, comma 50 quater
- Ag. Dogane - Determ. Dirett. prot. 127505 del 28/10/2011
- Legge n. 183 del 12/11/2011 art. 34 comma 4

Governo Monti (16/11/2011 - 27/04/2013)

- Decreto Legge n. 201 del 06/12/2011 art. 15
- Decreto Legge n. 74 del 06/06/2012 art. 2
- Ag. Dogane - Determ. Dirett. prot. 69805 del 07/06/2012
- Ag. Dogane - Determ. Dirett. prot. 88789 del 09/08/2012
- Ag. Dogane - Nota prot. 152093 del 28/12/2012
- Legge n. 228 del 24/12/2012 art. 1 comma 487

Gli aumenti, al netto dell'IVA, hanno determinato nel periodo di applicazione una maggiore accisa in media di:

Benzina +16,44 €cent/litro
Gasolio + 19,44 €cent/litro

Le accise dei Governi Letta & Renzi

Governo Letta (28/04/2013 - 21/02/2014)

- DL n. 69 del 21/06/2013 art. 61, comma 1, lettera e) - Attivazione Clausola Salvaguardia con Ag. Dogane - Determ. Dirett. prot. 145733 del 23/12/2013
- DL 31 agosto 2013 n. 102, Art. 15, comma 4 - Attivazione Clausola Salvaguardia con DM del 30/11/2013 art. 1, comma 2
- L. 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 626

Governo Renzi (22/02/2014)

- L. 23 giugno 2014, n. 89 di conversione del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, Art. 50 comma 11 (salvaguardia)
- L. 11 agosto 2014, n. 116 di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, Art. 19, comma 3 (a copertura oneri)

**Alla loro piena attivazione (2021) le norme avranno generato
nuove accise sui carburanti (al netto dell'IVA)
per oltre 2,26 miliardi di euro**

STACCO ITALIA ACCISE

Quanto ci costano in più i carburanti rispetto al resto dei Paesi Europei

“L'anomalia italiana” è rappresentata da un carico fiscale eccessivo sui carburanti che è stato in media nel mese di ottobre 2014 il **61,5%** del prezzo al consumo (benzina verde - media europea 55,6%). Il dato che colpisce è che nel solo differenziale il 93,6% per la benzina e il 98% per il gasolio sono tasse. **Ad ottobre 2014 il consumatore italiano ha pagato in media la benzina 26,5 € cent/litro e il gasolio 24,5 € cent/litro, in più che nel resto d'Europa!**

Sulla base dei dati forniti dalla Commissione Europea e dal MISE, nel mese appena concluso, la media aritmetica del prezzo al consumo praticato nei 28 Paesi UE pone in risalto che: **Benzina**, il prezzo italiano è più alto di 26,5 €cent/litro, di cui ben 24,8 sono dovuti alle maggiori imposte (Accise e IVA) e solo 1,7 ad un maggiore prezzo industriale; **Gasolio**, il prezzo italiano è più alto di 24,5 €cent/litro, di cui ben 24 sono dovuti alle maggiori imposte (Accise e IVA) e solo 0,5 ad un maggiore prezzo industriale

E.U. A 28 PAESI	BENZINA			GASOLIO		
	Media U.E. 28	Italia	Stacco	Media U.E. 28	Italia	Stacco
27.10.2014						
Prezzo industr.	0,615	0,638	+0,023	0,663	0,667	+0,004
Imposte	0,794	1,043	+0,249	0,662	0,903	+0,241
Prezzo finale	1,409	1,681	+0,272	1,325	1,570	+0,245
			%			%
Media ottobre	Media U.E. 28	Italia	Stacco	Media U.E. 28	Italia	Stacco
Prezzo industr.	0,640	0,657	+0,017	0,678	0,683	+0,005
Imposte	0,800	1,048	+0,248	0,666	0,906	+0,240
Prezzo finale	1,440	1,705	+0,265	1,344	1,589	+0,245
			%			%
Media 2014	Media U.E. 28	Italia	Stacco	Media U.E. 28	Italia	Stacco
Prezzo industr.	0,665	0,679	+0,014	0,708	0,714	+0,006
Imposte	0,803	1,052	+0,249	0,670	0,912	+0,242
Prezzo finale	1,468	1,731	+0,263	1,378	1,626	+0,248

SIA - "Stacco Italia" con l'Europa delle imposte, del prezzo industriale e del prezzo al pubblico di benzina e gasolio - (euro/litro) - Elaborazione ASSOPELROLI-ASSOENERGIA in collaborazione con FIGISC-AMISA Concommercio su dati Oil Bulletin e MISE

GASOLIO/GPL ZONE MONTANE (Art. 19, comma 11)

**Valutazione
NEGATIVA**



COSA PREVEDE: riduzione nel 2015 e dal 2016 azzeramento, dei crediti d'imposta relativi ai combustibili gasolio e gpl utilizzati per il riscaldamento nelle aree montane o climaticamente svantaggiate del paese.

COSA SIGNIFICA: Il credito rappresenta una agevolazione concessa al Cittadino per la diminuzione del prezzo finale del combustibile. Tale agevolazione è oggi pari a 0,129 €/mc e interessa esclusivamente limitati territori considerati svantaggiati in quanto privi della rete del metanodotto o soggetti a condizioni climatiche più rigide rispetto alla restante parte del territorio nazionale.

La direttiva **2003/96/CE** prevede questa agevolazione che, peraltro, è stata recentemente autorizzata dal Consiglio dell'Unione Europea, come previsto dall'art. 19 della stessa, per il periodo 1° gennaio 2013 - 31 dicembre 2018.

IMPATTO: Con l'eliminazione si colpisce una fascia di popolazione considerata svantaggiata.

RISCHIO: Aumento del costo del bene «riscaldamento» considerato di prima necessità per i Cittadini delle zone interessate.

<p>Accisa Italia attuale sul gasolio riscaldamento: 403,21 €/mc Accisa media Europa sul gasolio riscaldamento: 194,33 €/mc Accisa Italia attuale sul GPL riscaldamento: 189,94 € per 1000 kg Accisa media Europa sul GPL riscaldamento: 74,18 € per 1000 kg</p>
--

GASOLIO AGRICOLO (Art. 32, comma 4)

**Valutazione
NEGATIVA**



COSA PREVEDE: Incremento dell'aliquota dell'accisa dal 22 al 26,5% di quella ordinaria già a partire dal 2015.

COSA SIGNIFICA: Ciò corrisponde ad un incremento del 20% di accisa su un quantitativo complessivo pari a 2,2 milioni di mc (consumi 2013 fonte Ministero dello Sviluppo Economico).

Accisa agevolata attuale gasolio agricolo: 136,356 €/mc



Accisa gasolio agricolo dal 2015: 164,247 €/mc

La direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici prevede che ogni Stato membro possa applicare aliquote pari a zero per l'utilizzo di prodotti energetici utilizzati nei lavori nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura o della piscicoltura, e della silvicoltura.

IMPATTO: Con l'aumento programmato l'Italia quadruplica l'accisa rispetto agli altri Stati Europei.

RISCHIO: Riduzione dei consumi, crisi per le imprese agricole, aumento costo prodotti agricoli verso consumatori

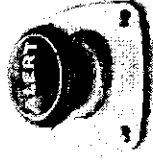
Gasolio agricolo riscaldamento serre: l'innalzamento dell'aliquota oltre ad avere gli stessi impatti sopra riportati, potrebbe costringere le imprese agricole ad utilizzare combustibili alternativi che necessitano però di notevoli investimenti legati alla sostituzione dell'intero impianto!

Attualmente lo Stato italiano applica un'aliquota notevolmente più elevata della media europea (pari a circa 41 €/mc).

10

ACCONTO IRPEF DAL 4% ALL'8% (Art. 44, comma 27)

**Valutazione
NEGATIVA**



COSA PREVEDE: La ritenuta passa dal 4% all'8% e sarà effettuata dagli istituti di crediti e da Poste Italiane Spa qualora il soggetto committente (i lavori) ordinerà alla banca (o all'ufficio postale) di effettuare il relativo bonifico con l'intento di avvalersi delle detrazioni fiscali previste dall'art. 16-bis TUIR.

COSA SIGNIFICA: Per le imprese che effettuano lavori di ristrutturazione edilizia o di efficientamento energetico l prelievo a titolo di acconto aumenta

Valore attuale acconto del 4% : 180 milioni €



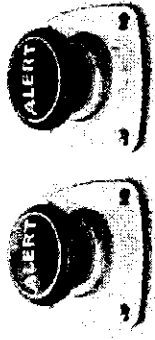
Valore acconto 8% dal 2015: 360 milioni € (fonte Confcommercio)

IMPATTO: Con l'aumento programmato si sottraggono ulteriori risorse alle imprese in un momento di particolare crisi.

RISCHIO: La novità non darà luogo ad un incremento dell'imposizione in termini assoluti, ma determinerà, con maggiore probabilità, oltre all'impatto immediato di una minore liquidità per le imprese, la formazione di crediti di imposta in capo alle stesse che effettueranno gli interventi di ristrutturazione.

Valutazione NEGATIVA

(Art. 44, comma 9 e Art. 45, comma 3, let. c)



COSA PREVEDE: Le misure in titolo, sono volte a garantire: il gettito derivante dall'Art. 44, comma 7, lettera b che necessita, per essere attuato, di una apposita deroga dal Consiglio dell'Unione Europea ai sensi dell'art. 395 della Direttiva 2006/112/CE (che regola l'applicazione dell'inversione contabile) e di un decreto del Ministro dell'Economia e delle finanze; le misure previste dall'Art. 45, comma 3 che, fermo restando la clausola di salvaguardia di cui al comma 430 della L. 147/2013 (Legge Stabilità 2014 - che prevede aumenti delle aliquote IVA e una riduzione delle detrazioni fiscali) alla lettera C si incrementa la tassazione sui carburanti.

COSA SIGNIFICA: La misura di cui all'Art. 44, comma 9 è una clausola di salvaguardia che aumenta, a decorrere dal 30.6.2015, le accise sui carburanti per autotrazione tali da garantire un gettito all'Erario di 988 milioni di € all'anno, se non sarà concessa la deroga dal Consiglio dell'Unione Europea. A tale clausola vanno sommate, per determinare l'impatto reale sul gettito recuperato attraverso l'inasprimento del peso fiscale sui carburanti, gli effetti dell'Art. 45 c.3 let. C, che concorre, con un ulteriore aumento delle accise per altri 700 milioni di euro all'anno a decorrere dal 2018 e, gli ulteriori 730 milioni di euro che saranno introdotti a seguito della lettera del Ministro dell'economia alla UE del 27 ottobre, a garanzia del gettito derivante dall'estensione dell'inversione contabile sull'Iva ad ulteriori settori produttivi.

Gettito atteso dalle disposizioni di legge in vigore e dal DdL AC2679-bis

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale gettito atteso in milioni di €
Aumenti determinati da precedenti disposizioni in vigore (vedi note)	€ 650,00	€ 671,10	€ 17,80	€ 220,00	€ 199,00	€ 146,70	€ 146,40	€ 148,20	€ 1.543,3
DdL 2679 Legge Stabilità 2015 art. 44, comma 9	€ -	€ 988,00	€ 988,00	€ 988,00	€ 988,00	€ 988,00	€ 988,00	€ 988,00	€ 8.916,0
DdL 2679 Legge Stabilità 2015 art. 45, comma 3 let. C	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 700,00	€ 700,00	€ 700,00	€ 700,00	€ 2.800,0
Legge Stabilità 2014 - comma 430	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Tot. Gettito ->	€ -	€ 2.389,1	€ 1.735,8	€ 1.938,0	€ 2.617,0	€ 2.558,7	€ 2.564,4	€ 2.566,2	€ 16.369

Tabella 1: gettito complessivo atteso dalle sole accise sui carburanti dalla Legge di Stabilità 2015, cumulato con le precedenti disposizioni di legge approvate (note in appendice)
- Elaborazione Assopetroli - Figisc Anisa Confindustria

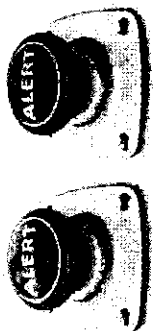
Dal 2015 al 2021 oltre 16 miliardi di euro di nuove accise sui carburanti!



AUMENTO ACCISE

(Art. 44, comma 9 e Art. 45, comma 3, let. c)

Valutazione NEGATIVA



IMPATTO ACCISE: Con l'aumento programmato delle accise, si inasprisce il peso fiscale dei carburanti che, cumulato alle precedenti disposizioni, inciderà pesantemente sulla mobilità per Cittadini e imprese, generando un incremento dei costi di tutto quanto posto a valle del sistema dei trasporti.

EFFETTI ACCISE: FORTEMENTE RECESSIVO, CROLLO DEI CONSUMI DI CARBURANTI, CRISI DEL SETTORE, PERDITA OCCUPAZIONALE, PERDITA GETTITO ERARIALE.

Tabella 2: Incremento della sola accisa sui carburanti, prendendo come base di calcolo il prezzo ufficiale medio fornito dal Ministero dello Sviluppo Economico il 27 ottobre 2014 con l'ipotesi che non vi saranno aumenti del costo della materia prima sino al 2021, determinato in funzione del gettito atteso come da Tabella 1 sulla base dei volumi consolidati al 2013 (note in appendice) – *Elaborazione Assopetroli - Fisc Anisa Concommercio*

Aumento Accise per litro carburante										
	PREZZI AL CONSUMO (1) (2)	Valore ACCISA (compres o aumento D.L. n. 69/2013)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	a decorrere dal 2021
CARBURANTI (3)										
Benzina senza Pb	Litro	1,6810	0,73080	0,06547	0,06547	0,06547	0,07171	0,07012	0,07027	0,07032
Gasolio Auto	Litro	1,5701	0,61980	0,06422	0,06422	0,06422	0,07034	0,06878	0,06893	0,06898
MEDIA AUMENTO ACCISE (BENZINA + GASOLIO AL NETTO IVA/Litro)			0,06484	0,06484	0,06484	0,06484	0,07103	0,06945	0,06960	0,06965
Gpl auto	Litro	0,7492	0,14727	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasolio Riscaldamento	Litro	1,3388	0,40321	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

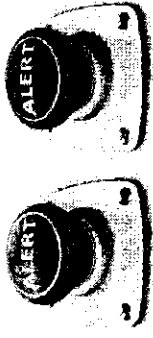
Aumento medio della sola accisa dal 2015
+ 6,48 € cent/litro

Picco al 2018
+ 7,1 € cent/litro

AUMENTO ACCISE

(Art. 44, comma 9 e Art. 45, comma 3, let. c)

**Valutazione
NEGATIVA**



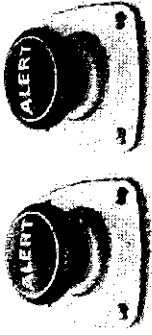
CRITICITA' n.1

Art. 44, c. 9: Il legislatore ha previsto, per non attivare l'aumento delle accise sui carburanti per 988 milioni, con decisione da adottare entro il 30 giugno 2015, che le misure inerenti alla lettera b del comma 7 dell'Art. 44 siano subordinate alla deroga Consiglio Europeo. **A tal riguardo va sottolineato l'art. 395 della Direttiva 2006/112/CE del Consiglio che prevede la concessione di una deroga, con determinati limiti riguardo all'incidenza delle misure da adottare che "non devono influire, se non in misura trascurabile, sull'importo complessivo delle entrate fiscali dello Stato membro" e fissa al comma 4 i termini per l'iter che deve concludersi entro 8 mesi dalla domanda. Appare chiaro che il termine di cui all'art. 44 comma 9 non possa essere il 30 giugno 2015 anche perché, un eventuale ritardo nella concessione della deroga e nell'emanazione del Decreto Ministeriale, farebbe comunque scattare la clausola di salvaguardia con il conseguente aumento delle accise sui carburanti, per un importo che non è "di misura trascurabile".**

AUMENTO ACCISE

(Art. 44, comma 9 e Art. 45, comma 3, c)

Valutazione
NEGATIVA



CRITICITA' n.2

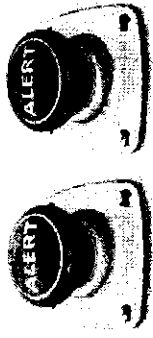
Art. 45, c.3, let. c): l'articolo 3, che nel suo complesso concerne "ulteriori misure di copertura" mediante aumento delle aliquote iva e delle accise prevede, "fermo restando quanto previsto all'art. 18" che modifica il comma 430 dell'art. 1 della legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) che a sua volta già prevede "variazioni delle aliquote di imposta e riduzioni della misura delle agevolazioni e delle detrazioni vigenti" se non verranno individuate altre misure (**clausola di salvaguardia**) per garantire "4.000 milioni di euro per l'anno 2016 e 7.000 milioni di euro a decorrere dal 2017" e che, per disinnescare il rischio degli aumenti delle aliquote IVA dal 10 al 13% e dal 22 al 25,5%, oltre all'aumento dal 2018 in poi delle accise sui carburanti per altri 700 milioni di euro annui, una nuova nuova clausola di salvaguardia (la salvaguardia della salvaguardia) che richiede ulteriori provvedimenti normativi che assicurino "integralmente o in parte" il medesimo gettito. Insomma sia il comma 430, entro il 1° gennaio **2016**, che il comma 3 in esame, entro il 1° gennaio **2018**, per essere disinnescati richiedono l'intervento del legislatore.

Si tratta dunque di un rinvio a quelle date dell'individuazione delle coperture occorrenti.

AUMENTO IVA

(Art. 45, comma 3, let. a) e b)

Valutazione NEGATIVA



COSA PREVEDE: La misura in titolo, fermo restando la clausola di salvaguardia di cui al comma 430 della L. 147/2013 (Legge Stabilità 2014 - che prevede aumenti delle aliquote IVA e una riduzione delle detrazioni fiscali) incrementa le aliquote IVA in maniera progressiva dal 10% al 13% e dal 22% al 25,5%.

COSA SIGNIFICA: che aumenterà il costo finale di tutti i beni per i Cittadini, compresi quelli considerati di prima necessità: utenze domestiche (acqua, luce, gas), alimentari, carburanti, prodotti per il riscaldamento domestico, etc etc. Per le imprese aumenteranno i costi dei prodotti e dei semilavorati, dell'energia e dei trasporti merci, etc, etc, che saranno poi a carico dell'utenza finale.

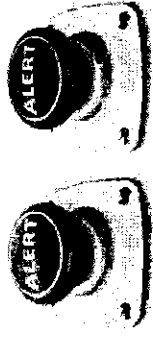
EFFETTI IVA: FORTEMENTE RECESSIVO SUI CONSUMI, STAGNAZIONE, PERDITA LIVELLI OCCUPAZIONALI: ARRETRAMENTO GENERALIZZATO DELL'ECONOMIA

IVA dal 10% al 13% e dal 22% al 25,5% !

AUMENTO ACCISE + AUMENTO IVA

(Art. 44, comma 9 e Art. 45, comma 3, let. a), b) e c)

Valutazione NEGATIVA



RISCHIO: Le misure in titolo sono ad alto rischio di attivazione.

Infatti per effetto delle novità proposte dal legislatore per i meccanismi sull'IVA (fermo restando l'impatto negativo in termini di liquidità immediata per le imprese e i professionisti che dovessero essere a credito IVA) servirà attendere da un lato il via libera del Consiglio Europeo e dall'altro il decreto attuativo del Ministero delle Finanze.

Mentre per sterilizzare con efficacia il rischio di aumento delle aliquote iva e dell'accisa occorrerà attendere l'emanazione di ulteriori provvedimenti o che sia attuata, con reale efficacia, una riduzione della spesa pubblica.

Inoltre la mole di lavoro per le pubbliche amministrazioni aumenterà notevolmente, anche per effetto della riorganizzazione interna relativa ai pagamenti delle fatture che sarà legata automaticamente, al versamento dell'IVA dovuta. Tale aspetto potrebbe essere un ulteriore elemento di ritardo, rispetto alle date fissate, capace di incidere negativamente sul gettito e dunque far scattare le clausole di salvaguardia.

AUMENTO ACCISE + AUMENTO IVA

(Art. 44, comma 9 e Art. 45, comma 3, let. B) e C)

Valutazione NEGATIVA

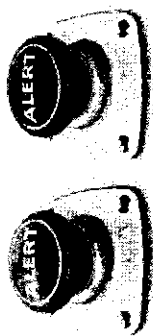


Tabella 3: In caso di attivazione delle clausole di salvaguardia, l'effetto cumulato degli aumenti di accisa (Tabella 2) e dell'iva determinerà, fermo restando il prezzo rilevato al 27 ottobre 2014, un aumento progressivo medio del costo finale dei carburanti dai 7,9 centesimi al litro nel 2015 ai 13,40 nel 2021 con un massimale di 13,57 centesimi al litro nel 2018.

(note in appendice) - Elaborazione Assopetroli - Figisc Anisa

PREZZI AL CONSUMO ATTUALE (1) (2)		2015		2016		2017		2018		2019		2020		dal 2021 ...		PREZZO NETTO IMPOSTE DATA RILEVAZIONE
		aumento per litro (IVA + Accise)	23,0%	aumento per litro (IVA + Accise)	24,0%	aumento per litro (IVA + Accise)	25,0%	aumento per litro (IVA + Accise)	25,5%	aumento per litro (IVA + Accise)	25,5%	aumento per litro (IVA + Accise)	25,5%	aumento per litro (IVA + Accise)	25,5%	
CARBURANTI (3)	Benzina senza Pb	0,31753	0,07987	0,34640	0,10873	0,36083	0,12917	0,36964	0,13822	0,36923	0,13622	0,36927	0,13641	0,36928	0,13648	0,64705
	Gasolio Auto	0,28314	0,07834	0,32429	0,10537	0,33780	0,11885	0,34612	0,13332	0,34572	0,13136	0,34576	0,13155	0,34577	0,13161	0,66719
AUMENTO MEDIO ACCISE IL (CON IVA)		0,07011	0,10705	0,12102	0,13577	0,15008	0,16378	0,17808	0,19288	0,20718	0,22198	0,23628	0,25108	0,26538	0,28018	
Gpi auto	0,7492	0,13509	0,00000	0,14737	0,01228	0,15352	0,01843	0,15659	0,02150	0,15659	0,02150	0,15659	0,02150	0,15659	0,02150	0,46679
Gasolio Riscia	1,3388	0,24141	0,00000	0,26336	0,02195	0,27434	0,03293	0,27982	0,03841	0,27982	0,03841	0,27982	0,03841	0,27982	0,03841	0,69413

IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

SIMULAZIONE SUI CONSUMI e nota metodologica

Lo studio è stato effettuato in collaborazione con Figisc Anisa Confcommercio.

Per sviluppare le simulazioni sull'andamento dei consumi in funzione dei prezzi o delle imposte sono stati raccolti i dati relativi alle vendite annuali dal 2010 al 2013, mentre per l'anno 2014 si è stimata una quantità in funzione delle dinamiche maturate nel periodo gennaio-settembre rispetto allo stesso periodo del 2013 [che evidenzia un lievissimo incremento contenuto nell'1,01 %]. I dati sono desunti dalle rilevazioni del Ministero per lo Sviluppo Economico. Parimenti, sono stati individuati i prezzi medi annui per prodotto benzina e gasolio [media aritmetica] e le rispettive imposte medie annue [anche in questo caso in media aritmetica, quale sommatoria di accise ed Iva, con l'inclusione delle addizionali regionali di accise sulla benzina], e, ai fini della determinazione di un prezzo medio tra ambedue i prodotti si è tenuto conto del mix dei consumi per ciascun anno.

Tabella 4

**Dal 2011 al 2014
persi
5,894 mld litri
rispetto al 2010**

I dati di base sono i seguenti:

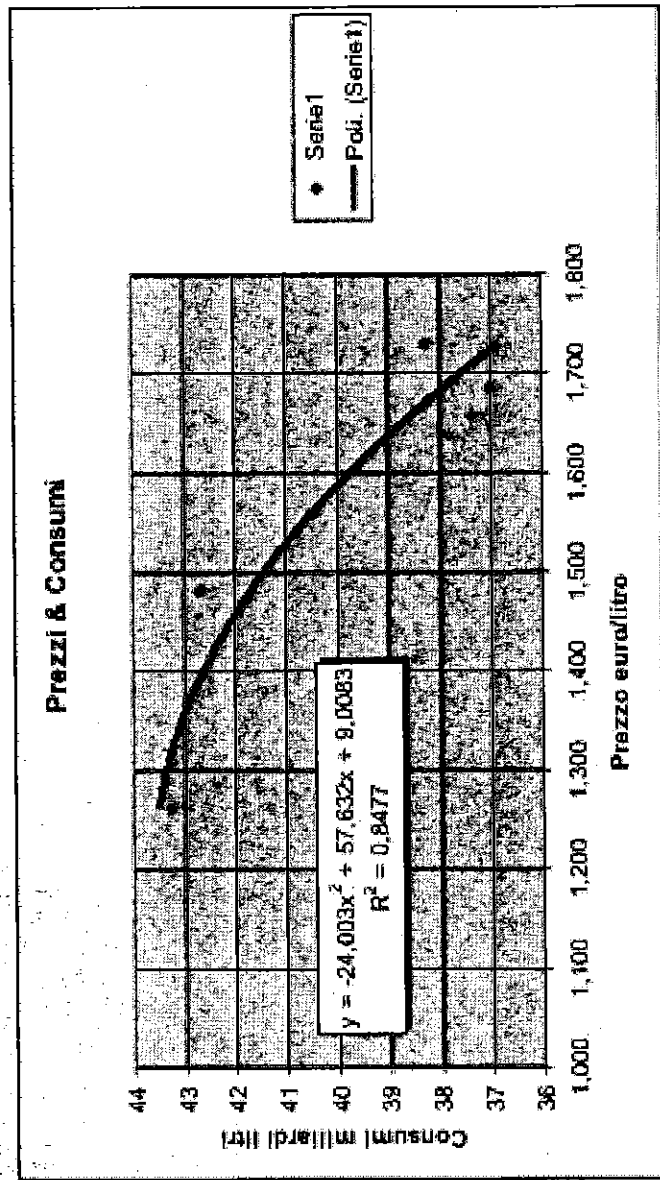
Anno	Volumi mld litri	Prezzo euro/litro	Imposte euro/litro
2010	43,265	1,263	0,679
2011	42,697	1,482	0,753
2012	38,268	1,731	0,945
2013	36,997	1,685	0,949
2014	37,371	1,657	0,954

Le simulazioni interpolano con una funzione polinomiale sia i prezzi ed i consumi, sia le imposte ed i consumi.

IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

SIMULAZIONE SUI CONSUMI CROLLO DELLE VENDITE ALL'AUMENTO DEL PREZZO FINALE

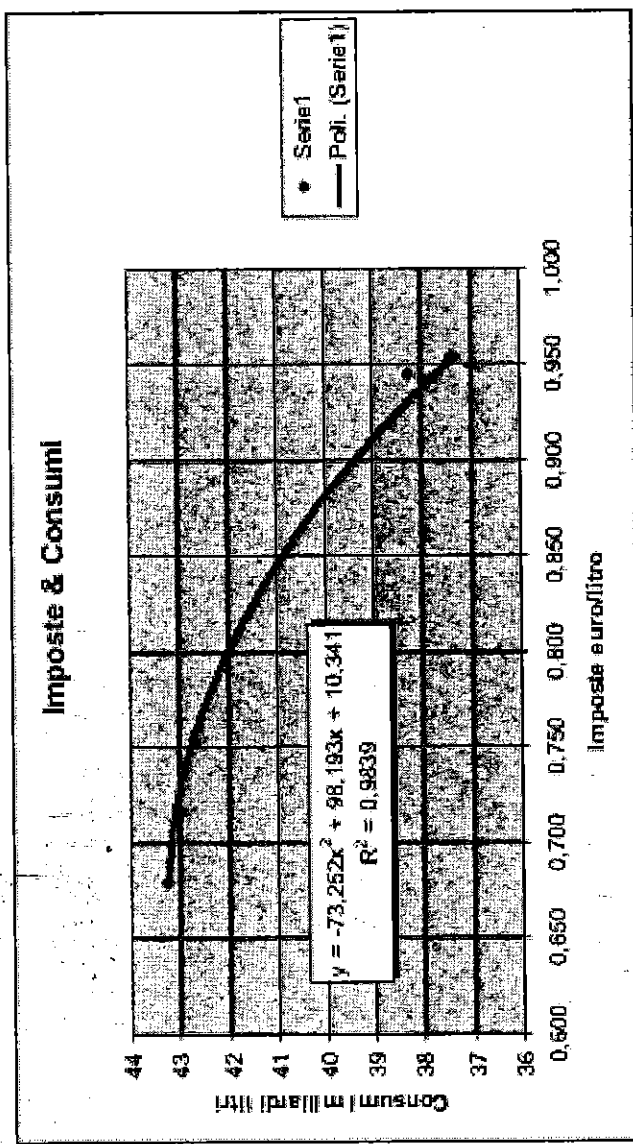
Il grafico 1, in relazione alla tabella 4, dimostra come, al crescere del prezzo finale dei carburanti (per effetto del peso fiscale), si determini un progressivo e costante crollo delle vendite per gli anni 2011 - 2014.



IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

SIMULAZIONE SUI CONSUMI CROLLO DELLE VENDITE ALL'AUMENTO DELLA FISCALITA'

Il grafico 2, in relazione alla tabella 4 dimostra come, al crescere del peso fiscale, si determini un progressivo e costante crollo delle vendite per gli anni 2011 – 2014.



IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

SIMULAZIONE SUI CONSUMI – PERDITA VOLUMI IN %

Per determinare gli effetti sulle vendite, la simulazione viene estesa per gli esercizi successivi al 2014 in funzione dell'aumento del prezzo medio dovuto all'incremento delle imposte, come scaglionato dal 2015 al 2019 secondo il prospetto della Tabella 3 (slide 13), considerando inoltre che nel 2020 e nel 2021 il peso fiscale varia di poco, i volumi dovrebbero – a condizioni socio economiche immutate - restare invariati. Il prospetto assume convenzionalmente, e per comodità, che non vi siano variazioni del prezzo industriale. Per determinare la perdita in percentuale sui consumi si è scelto di utilizzare la media tra i valori della perdita sui volumi evidenziati nei grafici 1 e 2.

Tabella 5: i risultati mettono in evidenza una perdita cumulata al 2019 del 19,98% e, nel solo periodo 2015-2019 il crollo delle vendite è pari al 11,19%.

Anno	Volumi ml/d litro	Var. cumulata % su 2010	Var. cumulata % su 2014
2010	43,265		
2011	42,697	-0,21%	
2012	38,268	-9,44%	
2013	36,997	-10,79%	
2014	37,371	-9,89%	
2015	35,164	-15,11%	-5,79%
2016	34,022	-17,56%	-8,52%
2017	33,422	-18,86%	-9,96%
2018	32,820	-20,17%	-11,41%
2019	32,909	-19,98%	-11,19%

(*) I valori dei consumi in blu sono quelli derivanti dalla media aritmetica dei risultati stimati con le due interpolazioni del Presidente di Assopetroli Assoenergia su AC 2679-bis – Roma 3.11.2014

IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

SIMULAZIONE SUI CONSUMI – SIMULAZIONE DI GETTITO ERARIALE ANNUALE

Anno	Volumi decrementali mld litri	Imposta media euro/litro	Gettito decrementale mld euro
2015	-2,207	1,033	-2,280
2016	-3,349	1,061	-3,554
2017	-3,949	1,075	-4,245
2018	-4,551	1,088	-4,952
2019	-4,462	1,086	-4,845

Tabella 6: La perdita dei volumi determinata dall'incremento del peso fiscale, nel solo periodo 2015 al 2019, mette in evidenza gli effetti sul gettito per l'Erario (IVA e Accise) che prevede un picco al 2018 di meno 4,95 miliardi di euro.

IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

SIMULAZIONE SUI CONSUMI – SIMULAZIONE DI GETTITO ERARIALE

Tabella 7:

**EVIDENZA COME
L'INCREMENTO
POTENZIALE DELLE
IMPOSTE SARA' QUASI
INTERAMENTE VANIFICATO
DALLA PERDITA GENERATA
DAL CROLLO DEI VOLUMI.
IL SALDO DI PREVISIONE
SARA' DI 1,7 MILIARDI.**

Anno	Imposta media	Previsione gettito da nuove accise *	Previsione gettito in relazione al calo dei consumi *	Saldo Gettito
	€/litro	mld €	mld €	
2014	0,954			
2015	1,033	3,00	-2,30	0,70
2016	1,061	4,00	-3,60	0,40
2017	1,075	4,50	-4,20	0,30
2018	1,088	5,00	-5,00	0,00
2019	1,086	4,90	-4,80	0,10
2020	1,086	4,90	-4,80	0,10
2021	1,086	4,90	-4,80	0,10
TOTALE		31,30	-29,60	1,70

* Accise più IVA

IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

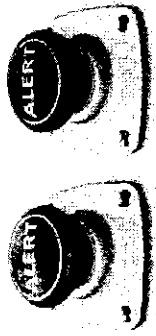
IMPATTO OCCUPAZIONALE SUL SETTORE - 1

Lo scenario sin qui evidenziato degli effetti cumulati derivanti dagli incrementi delle accise e dell'IVA, fortemente negativi sui consumi dei carburanti e conseguentemente sul gettito erariale e a cascata su tutto il sistema paese, non potranno non avere pesanti effetti anche in termini di tenuta dell'intero comparto della produzione, commercializzazione e distribuzione dei carburanti per autotrazione e dei prodotti energetici usati per il riscaldamento.

Ovviamente in questa analisi, si esaminano gli effetti per il solo settore della distribuzione e commercializzazione dei carburanti, che per primo risentirà dell'impatto sopra descritto anche in termini occupazionali, lasciando ad altri il compito di meglio precisare lo scenario specifico del settore della produzione.

IMPATTO SUL SETTORE DEI CARBURANTI

**EFFETTO
NEGATIVO**



IMPATTO OCCUPAZIONALE SUL SETTORE - 2

- 60.000 posti di lavoro

Per determinare una ipotesi di scenario per l'impatto occupazionale sul settore, dobbiamo necessariamente far riferimento alle misure di razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti in Italia, delineata nei suoi contorni dal Consiglio dei Ministri nel dicembre del 2013, ma tutt'ora oggetto di attenta analisi da parte del Tavolo Tecnico appositamente istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico. Tale ipotesi, al fine di razionalizzare la rete di distribuzione e restituire ad essa un margine adeguato di redditività, partiva da una base di 24.000 impianti stradali e ne ipotizzava la chiusura di circa 5000. Tale ipotesi, che presenta comunque problematiche per la sua realizzazione che non interessano la sessione di bilancio sulla Legge di stabilità, era evidentemente calibrata sui dati consolidati del 2012. A distanza di un anno dalla sua presentazione ed in previsione dello scenario delineato dal presente studio, appare plausibile, sulla base delle ulteriori perdite di volumi ipotizzate, elevare il numero degli impianti che cesseranno l'attività – non per la razionalizzazione ma per il crollo delle vendite – tra i 9.000 e i 10.000 complessivi.

La perdita occupazionale stimata per il solo settore della distribuzione dei carburanti che ha un fattore medio di 3,5 addetti per impianto, sarà tra i 31.500 e i 35.000 posti di lavoro a cui deve aggiungersi un indotto per il solo settore della commercializzazione, prudentemente stimato in 2,5, per altri 25.000 posti di lavoro su base nazionale.

Conclusioni

Lo scenario sin qui illustrato, richiede necessariamente un intervento di responsabilità da parte del Parlamento, che è chiamato a valutare il Disegno di Legge di Stabilità per il 2015, volto a proporre una diversa formulazione delle norme atte a garantire il gettito a copertura delle misure individuare per il rilancio dell'economia.

Gli effetti negativi derivanti dal possibile, quanto verosimile, aumento delle aliquote IVA delle accise sui carburanti farebbero lievitare il peso fiscale superando la soglia del 61% del prezzo al consumo già raggiunta nel mese appena concluso, capace di oscurare ogni altra buona misura proposta dal Governo.

Le abusive clausole di salvaguardia, che surrogano una assunzione di responsabilità da parte della politica, rispetto ad una reale necessità di revisione della spesa pubblica improduttiva, incidono negativamente sulle tasche dei cittadini, generando un effetto fortemente recessivo per i consumi e, come visto, potrebbero determinare un impatto occupazionale negativo.

L'incertezza fiscale, anche sotto il profilo della tassazione indiretta, impedisce una reale programmazione da parte delle imprese, rendendo poco attrattivo il Paese in termini di investimenti

Per recuperare competitività occorre invertire la tendenza all'inasprimento fiscale in particolar modo sui prodotti energetici e sui combustibili usati come carburante per l'autotrazione.

Non occorre guardare lontano per individuare modelli economici che hanno adottato tale linea.

Basta guardare a quanto fatto dal Governo Inglese del Premier David Cameron che già nel 2012 stabiliva che gli aumenti di accisa dovessero essere adottati come **"estrema ratio"**.

Nel settembre dello stesso anno il National Institute of Economic and Social Research rappresentava in uno studio gli effetti positivi sul PIL derivanti dal taglio d'imposta sui carburanti.

Il 14 aprile scorso il Ministero del Tesoro inglese pubblicava a sua volta lo studio "Analysis of the dynamic effects of fuel duty reductions", nel quale analizzava i benefici per l'economia innescati dalla riduzione delle imposte, prevedendo nel medio termine un aumento del PIL tra 0,3 e 0,5 per cento e, con esso, dell'occupazione.

Assopetroli Assoenergia ha chiesto al Governo italiano di valutare con attenzione l'esperienza inglese e lo incoraggiamo a procedere nella stessa direzione.

Dobbiamo infatti ricordare che l'immediata percezione della crisi è dettata per il Paese, più che dagli indici di Borsa o dallo spread, dai cartelloni dei prezzi dei carburanti lungo le strade.

Un'inversione di tendenza dei prezzi, a cominciare dal peso fiscale, rappresenterebbe un segnale di fiducia verso il futuro.

E' quindi il momento di lavorare sulle accise in chiave anticiclica e riposizionarle, quantomeno, a livello della media superiore europea, attuando un decremento, graduale e programmato, di 10 centesimi di euro rispetto ai valori attuali.

Si potrebbe programmare l'intervento già in questa Legge di Stabilità, prevedendo una riduzione delle accise oggi vigenti nell'arco di 5 anni, congelando ogni futuro aumento, ed attuando un periodo di monitoraggio di un anno per valutare gli effetti sulle entrate che siamo certi non potranno che essere positivi.

Grazie.

Note alle tabelle:

- (1) I prezzi sono calcolati al netto della fiscalità regionale. Per effettuare una stima del prezzo al consumo effettivamente praticato.
- (2) Data rilevazione Ministero Sviluppo Economico: 27/10/2014
- (3) Per la benzina senza Pb e il gasolio auto, si tiene esclusivamente conto dei prezzi praticati in modalità self-service.
- (4) ripartito proporzionalmente in base ai volumi del 2013 pari a 36,996 miliardi di litri totali: 71% Gasolio e 29% Benzina
- (5) L. 23 giugno 2014, n. 89 - IN VIGORE MA NON ATTIVATA IL 30 SETTEMBRE 2014
- (5,1) Al netto degli importi non attivati al 30/9/2014
- (6) Calusola salvaguardia IMU - DL 31 agosto 2013 n. 102, Art. 15, comma 4 - Attivazione con DM del 30/11/2013 art. 1, comma 2 e Art. 44 c. 9 Legge Stabilità 2015
- (7) L. 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 626 e Art. 44, c. 9 Legge Stabilità 2015
- (8) L. 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 626 e Art. 44, c. 9 e art. 45, c. 3 let. C Legge Stabilità 2015
- (9) L. 11 agosto 2014, n. 116 e Art. 44, c. 9 e art. 45, c. 3 let. C Legge Stabilità 2015