

Audizione del 17 settembre 2013

di

ASSOPETROLI ASSOENERGIA

presso la

**V Commissione Bilancio e VI Commissione Finanze
Camera dei deputati**

Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici D.L. 102/2013 ' A.C. 1544

Signori Presidenti, Signore e Signori deputati, questa Associazione dal 1949 rappresenta e tutela le imprese del settore del commercio dei carburanti e dei prodotti energetici. Vi ringrazio della particolare attenzione che avete voluto dare con questa audizione all'intero settore che è composto da oltre 1000 imprese, con un fatturato complessivo di oltre 40 miliardi di euro (di cui il 60% va allo stato in forma di accise e IVA) oltre 15.000 addetti, che associa nel complesso il 50% degli impianti di distribuzione dei carburanti presenti sulle strade italiane e ha dato vita, tra l'altro, al fenomeno delle "pompe bianche". Nel complesso le imprese aderenti assicurano il 75% del fabbisogno energetico petrolifero al Paese.

Questa Associazione ha chiesto di essere ascoltata relativamente al D.L. 102/2013, ma nello specifico non entreremo nel merito di tutte le norme del provvedimento, anche se riteniamo, in via generale, che in ogni disposizione che sia tesa a diminuire la pressione fiscale complessiva sui contribuenti, in particolar modo per quelli delle fasce con minor reddito e conseguente capacità contributiva, sia prioritario il rispetto del dettato costituzionale di cui all'art. 53. Cioè non deve esservi un mero spostamento della pressione fiscale dalla tassazione diretta a quella indiretta¹ che, al di là della scorrettezza nei confronti dei Cittadini, genera effetti recessivi.

Il nostro intervento di oggi si concentrerà dunque su una parte precisa di questo provvedimento, varato per dar seguito a precisi impegni politici assunti in campagna elettorale e confermati poi dal Governo in carica che ha ravvisato la necessità di alleggerire il peso fiscale sulla prima abitazione per il momento limitato alla cancellazione della sola prima rata dell'IMU, e che ci vede fortemente preoccupati.

Va da sé poi che se dovesse aumentare al 22 % l'aliquota IVA, la sommatoria degli effetti depressivi sarebbe ancora più devastante per le Entrate visto che il gettito IVA è in forte e costante calo².

L'articolo 15 al comma 4, provvede alla copertura finanziaria del decreto con clausola di salvaguardia finanziaria relativamente al gettito atteso dall'IVA e dalla definizione agevolata dei contenziosi, che forniscono copertura finanziaria agli oneri derivanti dal provvedimento.

In particolare, la norma prevede un monitoraggio da parte del Ministero dell'economia

¹ Fonte MEF: Entrate tassazione indiretta primi 7 mesi del 2013 -3.233 milioni di euro pari a -3,1%

² Nel periodo gennaio-luglio 2013, le entrate IVA sono risultate pari a 55.565 milioni di euro (-2.944 milioni di euro, pari a -5,0%). Fonte Bollettino Entrate Tributarie - MEF

sull'andamento delle entrate di cui alle lettere e) ed f) del comma 3 (relative agli articoli 13 e 14 del D.L. in esame) ed in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo di maggior gettito indicato, il Ministro dell'economia stabilisce, con proprio decreto, l'aumento della misura degli acconti IRES ed IRAP³ nonché l'aumento delle accise in misura tale da assicurare il conseguimento del predetto obiettivo di gettito nel 2013 e la eventuale compensazione nel 2014 delle minori entrate generate dall'incremento degli acconti nel 2013.

In particolare Assopetroli Assoenergia contesta l'ennesimo inasprimento, non solo dell'incremento degli acconti IRES E IRAP che graverebbe sulle imprese privandole di preziose risorse, ma soprattutto contesta l'aumento delle accise che viene disposto per far cassa, nonostante lo stesso Governo e le forze politiche tutte, si fossero fermamente, e platealmente, espresse contro ogni aumento della tassazione indiretta.

A maggior ragione si segnala come la norma in questione non definisce i parametri che saranno utilizzati ai fini della concreta definizione delle misure fiscali da adottare per effetto dell'attivazione della clausola di salvaguardia, generando così un pericoloso stato di incertezza che non potrà non avere pesanti riflessi economici sulle imprese, sui lavoratori e sui consumatori per via dell'indeterminatezza di detti parametri.

Giova ricordare l'annuncio del Presidente del Consiglio relativo al non aumento della pressione fiscale con questo decreto, o del suo Vice Presidente che annunciava il varo di un provvedimento "**free tax**" o dello stesso ministro dello Sviluppo Economico che garantiva - sino a poche ore prima del Consiglio dei Ministri che ha dato il via libera al DL in esame - che non ci sarebbe stato "**nessun aumento di accisa sui carburanti**".

Invece a garantire la copertura finanziaria della norma, nel caso altre coperture derivanti dagli articoli 13 e 14 del D.L. in esame non dovessero assicurare il gettito previsto di 1.525 milioni di euro, è stata inserita questa clausola che prepara la strada al Governo per il consueto passaggio al "**bancomat**" delle accise. Ma questa volta tutte. Nessuna esclusa.

Adesso basta. Lo diciamo a gran voce, questo non è il modo di pianificare la tenuta economica del Paese. Occorrono riforme serie e strutturali tagliando la spesa improduttiva

³ Si ricorda al riguardo che l'articolo 11 del decreto-legge n. 76 del 2013 ha incrementato dal 99 al 100 per cento la misura dell'acconto IRPEF dovuto a decorrere dall'anno 2013 e dal 100 al 101 per cento, per il solo periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2013, la misura dell'acconto IRES.

e non sempre e solo ricorrere agli aumenti delle imposte.

Vale la pena di segnalare come il bollettino del Dipartimento delle Finanze per i primi sette mesi del 2013, nonostante gli aumenti delle accise disposti dalle manovre del 2011 e gli ulteriori aumenti deliberati nel corso del 2012, certifichi come l'andamento dell'imposta di fabbricazione sugli oli minerali, che si attesta a 12.658 milioni di euro, registra un sensibile calo (- 445 milioni di euro, pari a -3,4%) per effetto del crollo dei consumi verificatisi nel 2012, al quale si aggiunge quello dei primi mesi del 2013 (-16%).

Un calo che è inarrestabile stante il peso fiscale che ha raggiunto in Italia livelli che non hanno eguali al mondo: oltre il 60% del prezzo alla pompa.

A memoria futura vale la pena solo di accennare che le forze politiche dopo aver aumentato le accise in questi ultimi 2 anni per ben **sette**⁴ volte sui soli carburanti per un aumento complessivo al netto dell'aliquota IVA per la benzina di 16,44 c €/litro e per il gasolio di 19,44 c €/litro (vedi allegato 1), da ultimo con il decreto del Fare, convertito in legge dal parlamento lo scorso agosto, hanno disposto un'ulteriore aumento di accisa per altri 75 milioni di euro annui che graveranno sui consumatori dal primo gennaio 2014⁵.

I partiti politici hanno disatteso nuovamente ogni promessa fatta agli elettori, e con l'art. 15 comma 4 rischiano di proseguire sulla strada dell'inasprimento del peso fiscale anche sull'energia e dunque sui carburanti, perseverando con una impostazione economica errata e pericolosa. Tanto più in un momento come quello attuale dove non è accettabile che per eliminare una tassa come l'IMU, si preferisca la solita e più comoda via dell'aumento indiscriminato della fiscalità sull'energia piuttosto che una più severa ed inflessibile revisione della spesa pubblica tagliando i numerosi rami improduttivi.

Signori deputati, il comma 4 dell'articolo 15 non tutela i cittadini che vi hanno votato, perché se è vero che con il provvedimento vedrebbero annullata la prima rata dell'IMU sulla prima casa è anche vero che vi saranno aumenti di accisa sull'energia, così da annullare gli effetti positivi del decreto in esame.

4 Aumenti delle accise sulle benzine e sul gasolio usato come carburante, disposti con Determinazioni del Direttore dell'Agenzia delle Dogane n. 41102/RU del 5 aprile 2011, n. 77579/RU del 28 giugno 2011, n. 127505/RU del 28 ottobre 2011, con art. 15 del DL n. 201/2011, con Determinazioni del Direttore dell'Agenzia delle Dogane n. 69805/RU del 7 giugno 2012 e n. 88789/RU del 9 agosto 2012.

5 Art. 61, comma 1 lettera e), Decreto-Legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2013, n. 98.

La relazione del Servizio Studi della Camera, accompagnatoria al provvedimento, infatti, solleva numerosi e fondati dubbi sull'efficacia delle disposizioni di cui agli articoli 13 e 14, il cui gettito è salvaguardato dalle disposizioni del comma 4 dell'articolo 15.

La relazione della Camera pone bene in evidenza alcuni aspetti che non possono essere sottaciuti e che sono stati ripresi dalla stampa a commento del fatto che la copertura del DL non sarebbe certa.

L'articolo 13, "*Fondo per assicurare la liquidità per pagamenti dei debiti certi, liquidi ed esigibili*" vede rimodulate tra il 2013 ed il 2014 le somme ad esso destinate: si incrementano le disponibilità per l'anno 2013 e si diminuiscono quelle per il 2014.

Il gettito IVA per l'anno 2013 teoricamente previsto come ritorno per effetto del complesso dei pagamenti è di circa 925 milioni di euro.

L'aumento del Fondo nel 2013, oltre alle somme già stanziato, è di per se positivo per il sistema imprenditoriale se interamente corrisposto ai creditori - cosa praticamente impossibile e vedremo il perché - ed effettivamente porterebbe dei benefici i termini di entrate, ma è chiaro che quello che viene corrisposto prima non verrà corrisposto poi e dunque il gettito atteso come IVA seguirà lo stesso flusso.

La Relazione solleva poi seri dubbi sul fatto che vi possano essere le entrate sperate e pone in evidenza come "*Con riferimento alla conseguibilità nel 2013 del maggior gettito IVA andrebbe chiarito se le risorse assegnate con il decreto in esame risultino tutte effettivamente spendibili entro la data del 30 novembre 2013 con riferimento a coloro che effettuano i versamenti dell'IVA mensilmente ed entro il 30 settembre per gli altri fornitori. Tale chiarimento andrebbe acquisito anche tenendo conto della recente documentazione pubblicata dal Ministero dell'economia e delle finanze in data 4 settembre, concernente lo stato di attuazione del decreto legge 35/2013. **Da detta documentazione si evince che la misura dei pagamenti concretamente effettuati risulta ancora distante dalla complessiva somma stanziata per il 2013 di 20 miliardi.***"

Non lo diciamo noi lo dice la Camera dei Deputati.

Dunque, Onorevoli deputati, se siamo ben lontani dagli obiettivi di pagamento dei debiti stabiliti con il precedente decreto legge n. 35/2013, e dunque del corrispondente gettito previsto, appare chiaro come il raggiungimento delle nuove previsioni del gettito IVA atteso per effetto dell'articolo 13 del Decreto in esame, **sia del tutto aleatorio.**

Tradotto, se lo Stato non paga nel rispetto delle previsioni, le imprese non versano l'IVA. **Perde dunque sostanza e certezza la previsione di gettito a titolo di IVA all'Erario, e si avvalora sempre più l'ipotesi di un utilizzo concreto della clausola di salvaguardia.**

Ulteriore elemento di indeterminatezza della norma poi è proprio nelle primissime righe delle considerazioni la dove i Tecnici della Camera affermano in merito ai profili della quantificazione del gettito “che la relazione tecnica non indica sulla base di quali elementi sia stata determinata la misura dell'aliquota media IVA pari a circa il 15,2” che dovrebbe appunto garantire un gettito di 925 milioni.

Per quanto riguarda l'articolo 14, la Relazione dei Tecnici pone in evidenza come questo sia volto a produrre un gettito di 600 milioni di euro per il 2013 dalla *Definizione agevolata in appello dei giudizi di responsabilità amministrativo-contabile*, il cui giudizio più rilevante - cui sarebbe applicabile la procedura di definizione agevolata in oggetto (come segnala la Relazione dei Tecnici sulla base delle informazioni fornite dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli) è quello relativo all'impugnazione, da parte dei concessionari per la gestione della rete telematica del gioco lecito, della sentenza della Corte dei conti, sezione giurisdizionale per il Lazio, n. 214/2012, di condanna al risarcimento per danno erariale. Dal dispositivo della sentenza risulta che sono stati condannati al risarcimento dieci concessionari per un importo complessivo pari ad **euro 2.475 milioni**.

Noi non entriamo nel merito della scelta politica del Governo di concedere il **condono (perché di condono si tratta)** delle sanzioni comminate, che con il DL in esame, vengono inopinatamente ridotte a 600 milioni, sempre che l'adesione alle procedure agevolate sia pressoché totale. **Noi giudichiamo negativa la norma perché certifica come questo Governo approva e promuove l'esistenza di trattamento differente tra imprese: quelle a cui si fanno i condoni e quelle a cui si inasprisce l'IRES per fare cassa.**

Siamo certi che i cittadini, e nemmeno noi per la verità, possano comprendere la ratio di tale norma che non produrrà il gettito atteso di 600 milioni anziché dei 2.475 delle sanzioni, non solo perché i Concessionari che dovrebbero aderire volontariamente alla definizione agevolata, hanno già dichiarato pubblicamente che non hanno nessuna intenzione di pagare, ma anche perché la stessa Relazione dei Tecnici della Camera afferma **“I dati riportati nella RT sembrano presupporre una percentuale pressoché piena di adesione alla procedura di definizione agevolata in esame: non sono peraltro noti gli elementi alla base di tale valutazione.”** e di seguito **“si rileva che la**

disposizione è comunque assistita - all'art. 15, comma 4 - da specifica clausola di salvaguardia che prevede che, qualora dal monitoraggio delle entrate ascritte, tra l'altro, alla norma in esame, emerga un andamento non in linea con gli obiettivi di maggior gettito attesi dalla medesima disposizione, possano essere adottati con decreto ministeriale degli interventi compensativi tali da consentire il conseguimento dei predetti obiettivi".

Signori deputati la traduzione letterale di ciò che è scritto nel DL in esame all'art. 15 comma 4 per noi è questa: "tanto paga il cittadino comune, non chi avrebbe commesso il reato amministrativo".

Signori Deputati, alla luce di quanto esposto circa l'aleatorietà del gettito di 1.525 milioni di euro atteso dalle norme contenute agli articoli 13 e 14 sopra illustrati, Vi chiediamo : ***avete valutato attentamente cosa comporti la variazione in più o in meno di appena un punto di accisa ?*** Sappiate che per recuperare 1.525 milioni di euro la sola accisa sui carburanti potrebbe aumentare, a seconda delle modalità di applicazione degli incrementi di accise, che la norma lascia alla piena discrezionalità del MEF, di 2,1 centesimi di euro (vedi tabella n. 2) se ci rapportiamo ai dati delle entrate tributarie e dei consumi relativi al 2012 come pubblicati nel Bollettino del MEF n.130 e fra i 3 ed i 6 centesimi litro (da 60 a 120 delle vecchie lire) se consideriamo che i valori sono già variati in peggio per effetto dell'ulteriore crollo dei consumi di carburanti come sopra riportato e che la previsione del trend negativo delle vendite permane.

Nel considerare che non vi è azione o attività umana che non comporti il consumo di energia e che ogni momento della nostra vita moderna è strettamente legato al fabbisogno energetico e, a maggior ragione chiunque si muova per diletto o per lavoro oggi usa la macchina, Vi basti pensare che nel solo comparto della commercializzazione dei carburanti (dall'inizio della crisi) si sono persi oltre 9 miliardi di litri sul venduto. E' come se fossero improvvisamente spariti i clienti che alimentavano le vendite di 7 o 8 mila impianti della rete. Clienti che non viaggiano più, non consumano, non producono e non immettono denaro nel sistema economico. 9 miliardi di litri che hanno colpito con un minor gettito tra iva e accise anche l'Erario che però, a differenza delle imprese che in regime di concorrenza non possono aumentare i prezzi pena l'esclusione dal mercato, ha aumentato le accise per sostenere il gettito, raggiungendo già oggi, livelli da record mondiale. Ulteriori interventi come quello ipotizzato renderebbero questo record imbattibile.

I riflessi diretti di questo crollo delle vendite a causa del caro carburanti sono stati immediati e visibili, le nostre aziende per prime sono entrate, sia nel comparto industriale che commerciale, in una crisi profonda con il conseguente crollo dei livelli occupazionali, a

questa crisi va aggiunta la stretta sul credito perpetrata da banche e istituti di assicurazione; dopo si è avuto un effetto domino sul comparto dell'auto (non serve ricordare l'allarme lanciato dalla Fiat e i dati delle immatricolazioni che sono crollati e che continuano a crollare), ne risentono le compagnie assicuratrici, ne risente l'intero comparto della logistica che poi scarica il maggior onere del carburante sulle merci che trasporta, ne risente il comparto alimentare che vede innalzarsi i costi di produzione, ne risente il cittadino che vede il proprio potere d'acquisto erodersi ma anche il proprio diritto costituzionale alla libera circolazione minato dall'eccessivo costo degli spostamenti per effetto del caro carburanti, cosa questa che ha dato un colpo ulteriore al comparto del turismo perché la gente non si muove più: Il caro carburanti colpisce persino l'ambiente perché l'incremento del mercato dell'auto usata diviene potenzialmente pericoloso per l'ambiente e per la sicurezza, la dove aumenta il numero dei veicoli tecnologicamente obsoleti e non in linea con le direttive europee sulle emissioni di Co2. Non parliamo poi dei costi sociali che il caro carburanti contribuisce ad aumentare la dove nei settori di diretta connessione la crisi ha portato venti di Cassa integrazione se non di licenziamenti massicci.

Vale la pena di ricordare come il quotidiano Libero il 30 ottobre 2012, pubblicava un articolo a firma di Alessandro Carlini che faceva il punto sul caro carburanti e, prendendo spunto da uno studio del *National Institute for Economic and Social Research* (NIERS) realizzato per l'Associazione *Fair-Fuel UK*, esponeva dati e cifre che certificavano come ogni aumento del costo complessivo dei carburanti è deleterio per i posti di lavoro e il PIL.

Infatti lo studio afferma come in Inghilterra, ad ogni aumento di 4 centesimi (in euro) si perdono 35.000 posti di lavoro e si arriva ad una perdita economica dello 0,1% sul PIL, inversamente per una corrispondente riduzione del prezzo, agendo sulla leva fiscale, si incrementa l'occupazione di 70.000 posti di lavoro e si genera uno 0,2 % in più di PIL.

Il Governo Cameron nel 2012 determinava che gli aumenti di accisa fossero adottati come "estrema ratio" e agiva invece sulla fiscalità con un decremento di ben 12 centesimi di euro, contribuendo a risanare il Paese per l'effetto virtuoso generato.

Questo da noi non è mai avvenuto perché?

Ora considerate che in Italia la percentuale di utilizzo del trasporto su gomma è assai superiore a quella del Regno Unito e che gli effetti della variazione di accisa possono essere ben diversi in termini negativi.

La composizione del costo finale medio della benzina è:

un **60%** circa tra accise e IVA sulle accise che oggi è al 21% ma passerà al 22%;

un **32%** circa è il prezzo della materia prima e dei costi di produzione;

un 8% circa è la quota che sostiene l'intera filiera della distribuzione, dal cancello in uscita della raffineria al serbatoio della vostra auto.

Appare chiaro che il costo finale del prodotto dipende da congiunture internazionali sulle quali il settore del commercio dei carburanti, rappresentato da Assopetroli Assoenergia, non ha nessuna influenza e che, né i costi di produzione partendo dalla materia prima, né tanto meno quelli della filiera distributiva possono essere ridotti oltre senza generare un peggioramento della grave crisi già in atto. L'unica via per il contenimento dei costi all'utenza finale passa per una sensibile defiscalizzazione del costo dei carburanti, oltre che per una razionalizzazione ragionata ed assistita, della rete distributiva, che non sia imposta dall'alto ma sia frutto di precise scelte strategiche definite comunemente tra i diversi attori della filiera e il MISE. ***Al riguardo abbiamo invocato l'apertura di un tavolo presso il Ministero dello Sviluppo Economico ma ci giunge voce che nel DL Fare 2 vi saranno norme di razionalizzazione non concordate con il settore che produrranno effetti devastanti in termini di tenuta del sistema.***

A tutto questo deve aggiungersi come in Italia, unico Paese al mondo, le imprese del settore energetico siano soggette ad una addizionale IRES oggi di ben 10,5% superiore rispetto all'aliquota ordinaria, la famosa Robin Tax.⁶

Ciò vuol dire che le nostre imprese pagano circa il 24% in più di IRES rispetto alle altre imprese italiane. Inoltre l'art. 5 comma 1 del c.d. decreto del Fare, convertito in legge da questo Parlamento lo scorso agosto, ha esteso la Robin Tax anche alle piccole e piccolissime imprese del settore per raccogliere un gettito di appena 75 milioni di euro all'anno.

Signori deputati sapete cosa significa questo in un momento di crisi strutturale del settore per effetto del crollo delle vendite che oggi è giunto ad oltre un 20% complessivo riportando il Paese ai consumi degli anni '60?

Che per pagare la Robin Tax allo Stato queste piccole imprese, per lo più di natura

⁶ Il D.L. n. 138/2011 ha ridotto la soglia di imposizione della Robin Tax (da 25 a 10 milioni di euro), ha aumentato l'aliquota dal 6,5% al 10,5%

familiare, saranno obbligate a scegliere : **o la tassa o il mantenimento dei livelli occupazionali.**

Una scelta che diverrà per noi ineludibile a partire dal 1 gennaio 2014 a meno che nel Fare 2 non correggiate il tiro eliminando la Robin Tax, una tassa ingiusta e incostituzionale che peraltro è sub *iudice* dalla Corte Costituzionale.

Sono innumerevoli le vessazioni fiscali che ci impediscono di fare impresa e renderci orgogliosi di contribuire allo sviluppo, al progresso e alla coesione sociale di questo Paese, ma voglio concludere, evidenziando che è necessario escludere ogni nuova forma di incremento delle accise sui carburanti che si tradurrebbe in un maggior onere per lo Stato. **Emendate in termini soppressivi il comma 4 dell'articolo 15 del DL in esame per quanto attiene la clausola di salvaguardia che vedrebbe aumentare le accise sui carburanti.**

Le minori entrate dovute al crollo dei consumi non sono più solo quelle dei carburanti, ma abbracciano l'intera economia del Paese: generano un effetto **Laffer** diffuso, imponente e inarrestabile se non attraverso una defiscalizzazione dell'energia e dei carburanti capace di riavviare il volano dei consumi e con esso il gettito fiscale, facendoci uscire dalla depressione in cui il Paese è piombato e permane.

Signori deputati occorre che questo Parlamento, svincolato dai dik-tat che una politica economica miope gli impone, sappia recuperare quel contatto essenziale con il Paese reale, attraverso l'adozione di misure adeguate che non comportino nuove tasse, **perché le accise che il Governo vuole aumentare per reperire il soldi per cancellare solo la prima rata dell'IMU, sono tasse indirette e pesano sui cittadini oltre ogni limite!**

Vi chiediamo quindi di intervenire sulla fiscalità energetica con lo stesso principio di finanza strutturale adottato per le ristrutturazioni edilizie e l'efficientamento energetico: occorre una defiscalizzazione poderosa, perché poi questa tornerà decuplicata allo Stato come gettito derivante dai maggiori consumi che saranno stimolati. **Lo ha fatto l'Inghilterra**, possiamo farlo anche noi.

Signore e Signori deputati liberate la benzina dall'oppressione fiscale, facciamo muovere insieme questo Paese.

Allegato n.. 1 - Variazione aliquote di accisa

Variazioni rispetto all'aliquota precedente

dal 6 aprile al 27 giugno 2011		€/1000 litri	%
benzina auto	571,30	€/1000 litri	+ 7,3 1,3%
gasolio auto	430,30	€/1000 litri	+ 7,3 1,7%
dal 28 giugno al 30 giugno 2011			
benzina auto	611,30	€/1000 litri	+ 40 7,0%
gasolio auto	470,30	€/1000 litri	+ 40 9,3%
dal 1° luglio al 31 ottobre 2011			
benzina auto	613,20	€/1000 litri	+ 1,9 0,3%
gasolio auto	472,20	€/1000 litri	+ 1,9 0,4%
dal 1° novembre 2011 al 6 dicembre 2011			
benzina auto	622,10	€/1000 litri	+ 8,9 1,5%
gasolio auto	481,10	€/1000 litri	+ 8,9 1,9%
dal 7 dicembre 2011 al 7 giugno 2012			
benzina auto	704,20	€/1000 litri	+ 82,1 13,2%
gasolio auto	593,20	€/1000 litri	+ 112,1 23,3%
dal 8 giugno 2012 al 10 agosto 2012			
benzina auto	724,20	€/1000 litri	+ 20 2,8%
gasolio auto	613,20	€/1000 litri	+ 20 3,4%
dal 11 agosto 2012			
benzina auto	728,40	€/1000 litri	+ 4,2 0,6%
gasolio auto	617,40	€/1000 litri	+ 4,2 0,7%

€ 164,4 Incremento complessivo accisa benzina dal 6 aprile 2011

€ 194,4 Incremento complessivo accisa gasolio dal 6 aprile 2011

Allegato n. 2

Clausola di salvaguardia art. 15, comma 4:

Simulazione di copertura attraverso le accise sui carburanti degli oneri di cui alle lettere e) ed f) comma 3 dell'art. 15

La tabella seguente riporta i macrosettori che concorrono all'entrate tributarie sottoforma di accisa.

La **colonna A** riporta i dati, tratti dal Bollettino "Entrate Tributarie" n. 130 del MEF, relativi alle accise dell'anno 2012, derivanti dai diversi settori. La **colonna B** rappresenta l'incidenza percentuale del settore (i prodotti energetici concorrono complessivamente per circa il 59%).

La **colonna C** ripartisce, proporzionalmente all'incidenza del macrosettore, i 1.525 mln €.

Degli 892 mln € da ricercare dal settore prodotti energetici, il **58% circa deriva dai carburanti** per autotrazione per complessivi **517 mln €**.

Ai dati attuali di consumo, la copertura di 517 mln € comporterà un aumento medio delle accise pari a 1,7 c€/litro, ovvero, 2,1 c€/litro se comprensivo di IVA.

Settore	Sottosettore	A mln €	B %	C ripartizione 1525 mln €
alcoli	spiriti	992	2,2%	33,330
	birra			
energia eltt.		2777	6,1%	93,303
tabacchi		10944	24,1%	367,701
gas metano		4120	9,1%	138,426
prodotti energetici	oli minerali	26556	58,5%	892,240
	gas incond.			
	oli lubrif. e bit.			
		45389	100,00%	

517,499	Risorse da ricavare dai carburanti per autotrazione
0,017	aumento accisa €/litro
0,021	<u>aumento accisa €/litro (con IVA)</u>
(0,051	coprendo i 1,525 mln € solo con accise carburanti)

Elaborazione su dati del **Bollettino MEF n.130**