



www.faib.it faib@confesercenti.it

## Il Governo vara proroga del TAGLIO delle accise

È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale di ieri, lunedì 2 maggio, il **DECRETO-LEGGE 2 maggio 2022, n. 38** – Misure urgenti in materia di accise e IVA sui carburanti.

Segue a pag. 2

\*\*\*

**RIUNITA LA GIUNTA FAIB  
BENE INCONTRI CON UNEM E  
ASSOPETROLI; ADESSO LINEE  
PROGRAMMATICHE CONDIVISE PER  
LA RIFORMA DELLA RETE E LA  
TIPIZZAZIONE DI NUOVE FORME  
CONTRATTUALI.  
SPERDUTO: SITUAZIONE ENERGETICA  
INGESTIBILE, CINGOLANI CONVOCHI  
IL TAVOLO DI FILIERA**

La Giunta nazionale Faib riunita il **21 aprile 2022** in modalità online ha deliberato sui temi all'ordine del giorno in riferimento alle relazioni industriali, al Tavolo di settore, alla Riforma della rete carburanti, al DL taglia Accise, al Rilancio del **Cipreg**, alle situazioni territoriali.

Dopo una breve introduzione del Coordinatore nazionale **Gaetano Pergamo**, il Presidente **Giuseppe Sperduto** ha svolto la relazione introduttiva ai lavori di Giunta.



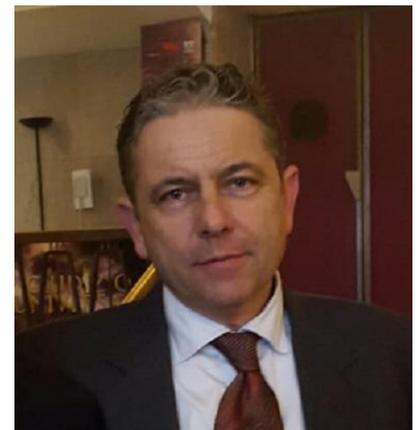
Segue a pag. 2

\*\*\*

**FAIB FEGICA E ANISA IN AUDIZIONE  
AL MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE.  
RAZIONALIZZARE E AMMODERNARE  
LA RETE AUTOSTRADALE E  
RIAFFERMARE LA CENTRALITÀ DEL  
GESTORE**

Le tre Federazioni dei gestori carburanti hanno incontrato lo scorso 14 aprile la Direzione Generale per le strade e le autostrade e l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali per partecipare alle consultazioni degli stakeholders e discutere della revisione del decreto interministeriale del 7 agosto 2015 sul piano di

ristrutturazione delle aree di servizio sulla rete autostradale.



Segue a pag. 4

\*\*\*

**CONFESERCENTI CHIEDE TAGLIO  
COMMISSIONI SUI POS E GRATUITÀ  
FINO A 50 EURO**

Prima di un'eventuale "stretta sui Pos" bisognerebbe procedere finalmente al taglio sostanziale delle commissioni pagate dagli esercenti sulla moneta elettronica, più volte promesso ma realizzato solo in minima parte. Così Confesercenti. Tra progetti di sanzioni, lotterie e obblighi vari, il rischio è sempre lo stesso: concentrare il peso della lotta all'evasione sulle spalle degli esercenti.

Segue a pag. 5

\*\*\*

### Il Governo vara proroga del TAGLIO delle accise

È stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale di ieri, lunedì 2 maggio, il **DECRETO-LEGGE 2 maggio 2022, n. 38** – Misure urgenti in materia di accise e IVA sui carburanti.

Il decreto, approvato ieri dal Consiglio dei ministri, prevede che, in considerazione del perdurare degli effetti economici derivanti dall'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici, a decorrere dal 3 maggio 2022 e fino all'8 luglio 2022, le aliquote di accisa sui carburanti siano rideterminate nelle seguenti misure:

- benzina: 478,40 euro per mille litri;
- oli da gas o gasolio usato come carburante: 367,40 euro per mille litri;
- gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburanti: 182,61 euro per mille chilogrammi;
- gas naturale usato per autotrazione: zero euro per metro cubo;

Inoltre, per lo stesso periodo, l'aliquota IVA applicata al gas naturale usato per autotrazione è stabilita nella misura del 5 per cento.

Ai fini della corretta applicazione delle aliquote di accisa diminuite, gli esercenti i depositi commerciali di prodotti energetici assoggettati ad accisa e gli esercenti gli impianti di distribuzione stradale di carburanti devono trasmettere entro il 15 luglio 2022, all'Ufficio competente per territorio dell'ADM

comunicazione dei dati relativi ai quantitativi dei carburanti giacenti nei serbatoi dei relativi depositi e impianti alla data dell'8 luglio 2022.

Il decreto stabilisce inoltre che il Garante prezzi si possa avvalere della collaborazione dei Ministeri, degli enti e degli organismi indicati nell'art. 2, comma 199, legge n. 244/2007, nonché del supporto operativo della Guardia di Finanza, per monitorare l'andamento dei prezzi dei prodotti oggetto del provvedimento praticati nell'ambito dell'intera filiera di distribuzione commerciale. Si prevede poi che con successivo decreto MEF/MITE possano essere rideterminate le aliquote di accise e IVA.

Il decreto, entrato immediatamente in vigore ieri, sarà ora trasmesso al Parlamento per la conversione in legge. A quanto si apprende è probabile che il testo venga trasmesso direttamente al Senato per farne confluire il contenuto all'interno del DI Taglia Prezzi ([S.2564](#)) in corso di esame presso le Commissioni riunite in Finanze e Industria.

**RIUNITA LA GIUNTA FAIB  
BENE INCONTRI CON UNEM E  
ASSOPETROLI; ADESSO LINEE  
PROGRAMMATICHE CONDIVISE PER  
LA RIFORMA DELLA RETE E LA  
TIPIZZAZIONE DI NUOVE FORME  
CONTRATTUALI.  
SPERDUTO: SITUAZIONE ENERGETICA  
INGESTIBILE, CINGOLANI CONVOCHI  
IL TAVOLO DI FILIERA**

La Giunta nazionale Faib riunita il **21 aprile 2022** in modalità online ha deliberato sui temi all'ordine

del giorno in riferimento alle relazioni industriali, al Tavolo di settore, alla Riforma della rete carburanti, al DL taglia Accise, al Rilancio del **Cipreg**, alle situazioni territoriali.

Dopo una breve introduzione del Coordinatore nazionale **Gaetano Pergamo**, il Presidente **Giuseppe Sperduto** ha svolto la relazione introduttiva ai lavori di Giunta.

Il Presidente ha ripercorso lo stato del confronto con le compagnie, partendo dal negoziato in corso con Q8 per la condivisione dell'Accordo di secondo livello per il contratto di commissione.

**Sperduto** ha detto che la trattativa è su una buona strada e che le posizioni delle parti sono abbastanza vicine, restando da definire alcuni aspetti economici e normativi. Sullo stesso fronte proseguono i tentativi finora andati a vuoto, nel silenzio del Ministero della Transizione Ecologica, che pure dovrebbe vigilare sull'obbligatorietà dell'azione negoziale, per portare la Tamoil al tavolo per il rinnovo dell'Accordo scaduto da oltre un decennio; su questo è attualmente allo studio anche un'azione legale per vedere condannata la Tamoil per sottrazione all'obbligatorietà negoziale prevista dal D. Lgs. 32/98, dalla L. 57/2001 e 27/2012. Per quanto riguarda **EG**, il negoziato è momentaneamente in una fase di stallo, bloccato intorno ai temi del rinnovo degli aspetti economici e normativi. Sul fronte di **Petroliera Adriatica**, oggi ribattezzata in **PAD**, le Associazioni hanno manifestato nuovamente alla società la più ampia disponibilità alla ripresa

del confronto per definire un Accordo che rinnovi quello del 16 luglio 2014 tra le Federazioni dei gestori e la **Esso**, nel quale la **Pad** è subentrata. Prosegue anche il confronto con **Eni** per il rinnovo dell'Accordo in Autostrada e il confronto con **IP** per il monitoraggio dell'Accordo sottoscritto l'11 dicembre 2020.

Sul tavolo di settore il Presidente **Sperduto** ha descritto positivamente le relazioni in corso con **Unem e Assopetroli**, dove i tavoli hanno registrato la convergenza sui temi del contrasto alla doppia illegalità, fiscale e contrattuale. Su quest'ultima, la rappresentanza dei titolari di autorizzazione hanno concordato con le OOSS sul fatto che si tratta di una concorrenza, ancorché eticamente riprovevole, sleale che rilascia effetti negativi sul settore, sia dal punto di vista economico che della dequalificazione professionale. Si tratta di un problema di grande importanza perché inquina il comparto ed oggi rappresenta soglie intollerabili di penetrazione, situandosi ben oltre la metà degli impianti che sarebbero condotti in violazione della legge- anche qui nel silenzio generale di Ministeri, organi di controllo come **GDF, INPS ed Inail** e finanche dell'**Antitrust**, a cui le OOSS hanno denunciato puntualmente il fenomeno- con ingenti danni alle casse erariali e alla corretta concorrenza, inquinata da pratiche illegali. **Sperduto** ha detto chiaramente che il problema è l'obbligatorietà contrattuale e la sua sanzionabilità, da prevedersi per legge con correttivi- per i titolari di ridotte dimensioni- capaci di prevedere in automatico

meccanismi di determinazione dei margini di remunerazione dei gestori, in linea con quelli medi di settore, aggiornati di anno in anno all'indice di inflazione.

Per **Sperduto** la filiera è ad un passaggio epocale: si tratta di definire il futuro della rete e il suo ruolo nel panorama energetico della mobilità; di attore protagonista o destinato alla marginalità. Per essere al centro devono essere fatti investimenti e definite norme che localizzano sulle aree a ciò destinate tutte le attività finalizzate al rifornimento auto, siano esse ibride, elettriche che di nuove motorizzazioni, ponendo un freno al consumo di suolo e alla sottrazione indiscriminata di parcheggi urbani ai cittadini. Sul tema della doppia transizione- energetica e digitale- per il Presidente Faib si gioca la partita del futuro della rete, sia in funzione della razionalizzazione-ponendo, nell'ambito del PNRR obiettivi precisi e inderogabili- che del contrasto all'illegalità fiscale e contrattuale. In questa ottica è opportuna anche una rivisitazione e una condivisione di nuove tipologie contrattuali in linea con le esigenze di un mercato sempre più dinamico per mettere fine una volta per sempre agli accordi one to one.

Sul decreto taglia Accise, la Federazione ha espresso apprezzamento per l'intervento di riduzione del carico fiscale a condizione che questo non venga riversato sull'ultimo anello della filiera, prevedendo una necessaria quanto giusta compensazione sui prodotti in giacenza al momento del taglio delle accise. La possibile proroga alla fine del mese di giugno rende indispensabile ed urgente la

misura compensativa già nella conversione in legge del DL 21/22. Sulla gestione del provvedimento **Sperduto** ha rilevato le anomalie gestionali e normative che hanno generato confusione, nonostante le assicurazioni dell'Agenzia delle Dogane e del suo Direttore. Le Federazioni dei gestori sono impegnate a sensibilizzare le forze parlamentare a far recepire le proposte emendative per la compensazione dell'anticipo fiscale effettuato al momento del taglio delle accise.

Sul fronte del rilancio del **Cipreg**, il Presidente ha illustrato lo stato del Centro italiano per la previdenza dei gestori carburanti. Lo strumento copre poco meno della metà dei gestori italiani in quanto il bonus di fine rapporto o viene trattenuto dai titolari di autorizzazione o addirittura illegalmente sottratto ai gestori.

Il Presidente del **Cipreg Bergamo** ha ricordato che il bonus di fine gestione discende direttamente dagli Accordi interprofessionali- a valenza erga omnes- tra le Associazioni dei gestori maggiormente rappresentative a livello nazionale e quelle dell'industria petrolifera e degli operatori indipendenti titolari di autorizzazione, espressamente richiamati dal D. Lgs. 32/1998, come integrati dalla L.57/2001 e dalla L.27/2012, a cui la normativa nazionale di settore, in coordinamento con il Reg. UE 330/2010, rimette la relativa disciplina dei rapporti economici e normativi.

La Legge demanda ai suddetti Accordi le modalità di cessione gratuita, il tipo di contratto, e le modalità di trattamento

economico da riservare ai gestori, compreso il bonus di fine gestione.

Ogni gestore deve pretendere dal proprio titolare di autorizzazione, sia esso compagnia che retista privato, il Bonus di fine Gestione. Il **Cipreg** costituisce una scelta che il gestore può esercitare spostando l'accantonato- ossia il Bonus- dalle casse del titolare di autorizzazione-alle convenzioni sottoscritte dal **Cipreg**. IL Presidente del **Cipreg** ha quindi reso noto alcune deliberazioni del Consiglio Direttivo del centro di previdenza consistenti in una rinnovata azione di diffusione dello strumento presso i gestori, soprattutto più giovani, degli impianti e la previsione di nuove iniziative a sostegno.

Sulle situazioni territoriali, registrando alcune criticità, il Coordinatore ha riferito che Faib nazionale ha segnalato tali problematiche alle strutture competenti per area geografica, così come prevede lo Statuto. Allo stato, risulta alla struttura nazionale che provvedimenti e iniziative ad hoc siano stati intrapresi per affrontare correttamente in sede locale le questioni sollevate direttamente con gli interessati.

**FAIB FEGICA E ANISA IN AUDIZIONE AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE. RAZIONALIZZARE E AMMODERNARE LA RETE AUTOSTRADALE E RIAFFERMARE LA CENTRALITÀ DEL GESTORE**

Le tre Federazioni dei gestori carburanti hanno incontrato lo scorso 14 aprile la Direzione Generale per le strade e le

autostrade e l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali per partecipare alle consultazioni degli stakeholders e discutere della revisione del decreto interministeriale del 7 agosto 2015 sul piano di ristrutturazione delle aree di servizio sulla rete autostradale.

**Faib Fegica e Anisa** hanno sottolineato diversi profili di criticità, già più volte ribaditi nel corso delle audizioni con gli organismi competenti, sia in sede parlamentare che ministeriale che di authority.

Innanzitutto, i rappresentanti sindacali hanno evidenziato la necessità di giungere in tempi brevi alla razionalizzazione della rete con la **chiusura** di circa 100 aree di servizio, con equo indennizzo per il gestore, richiamando in questo senso anche l'accordo firmato con Aspi e con Unione Petrolifera nel 2017, anche alla luce della nuova mobilità e della mutata realtà di mercato sul segmento autostradale. Le sigle dei gestori hanno poi ribadito il **No alle food driven** o alle aree in accorpamento, rilevando che le aree che vengono considerate critiche ai fini dell'equilibrio di gestione devono essere chiuse. Faib Fegica e Anisa hanno **ribadito la centralità** del gestore e il necessario riconoscimento della continuità gestionale quale garanzia di servizio e di qualità a presidio di un primario servizio pubblico. Per le sigle sindacali la questione Autostrade è parte integrante del PNRR e della doppia transizione energetica e digitale. Con l'innovazione tecnologica il gestore deve diventare "il gestore della mobilità" cioè colui che attende a

tutte le funzioni relative alla mobilità e non soltanto il venditore di combustibili fossili.

Quindi elettrico, metano, gpl, idrogeno, tutto deve essere posizionato, per le ragioni di logistica e di sicurezza, nelle aree di servizio esistenti e a ciò preposte, e in capo al gestore. Il principio della centralità del gestore va quindi declinato nel senso di una elevata professionalità e capacità di gestione di servizi complessi. Per perseguire tale principio occorre - anche ai fini degli equilibri gestionali - che tutte le attività sotto pensilina siano in capo al gestore che deve anche avere la possibilità, come previsto dalla legge, di esercitare la somministrazione nello spazio a lui destinato, sia per un servizio diversificato e veloce sia per una corretta concorrenza che non deve venire mai meno, neanche in autostrada. Per questo occorre prevedere nei bandi di gara in modo adeguato investimenti sui locali e sui parcheggi. Nelle linee di indirizzo devono trovare spazio il pieno rispetto della normativa speciale di settore, quale elemento discriminante per l'esercizio dell'attività su un sedime soggetto ad autorizzazione da parte dello Stato, che non può e non deve autorizzare chi non rispetta i principi normativi di affidamento degli impianti e la conseguente contrattualistica applicabile ai gestori delle aree di servizio autostradali. Nei **bandi** - hanno sottolineato i rappresentanti sindacali - devono essere inseriti vincoli all'assoluto rispetto delle regole e le stesse devono valere per tutti relativamente alla conduzione dell'area ed in particolare rispetto ai contratti

da applicare alle gestioni ed agli accordi economici e normativi in base alla normativa vigente ed alle regole di conduzione (chiusure notturne), prevedendo requisiti selettivi professionali e giuridici oltre che morali fondamentali e molto stretti per accedere in modo idoneo ai bandi di gara.

“Nell’incontro - ha detto **Antonino Lucchesi**, Presidente della Faib Autostrade - abbiamo registrato una buona sintonia ed una sincera volontà di conoscere le problematiche fondamentali della distribuzione carburanti autostradale al fine di armonizzarle nelle linee di indirizzo del documento che dovrebbe essere emesso al termine dell’audizione con gli altri attori del tavolo (concessionari, compagnie, società petrolifere e società di ristorazione) per la revisione del decreto del 7 agosto 2015”

**CONFESERCENTI CHIEDE TAGLIO  
COMMISSIONI SUI POS E GRATUITÀ  
FINO A 50 EURO**

Prima di un’eventuale ‘stretta sui Pos’, bisognerebbe procedere finalmente al taglio sostanziale delle commissioni pagate dagli esercenti sulla moneta elettronica, più volte promesso ma realizzato solo in minima parte. Così Confesercenti. Tra progetti di sanzioni, lotterie e obblighi vari, il rischio è sempre lo stesso: concentrare il peso della lotta all’evasione sulle spalle degli esercenti. E questo mentre le grandi piattaforme internazionali che operano sull’online godono ancora di un regime fiscale favorevole, che

permette loro di pagare un quinto rispetto agli altri. Anche perché sui risultati di questo tipo di misure ci sembra lecito avanzare qualche dubbio. Il numero di Pos attivi è cresciuto enormemente negli ultimi anni: nel 2020 - ultimo dato disponibile - i Pos attivi sono stati 3,4 milioni, un milione in più dei 2,4 milioni disponibili nel 2017. Un aumento consistente, cui non è corrisposto un equivalente incremento dei proventi della lotta all’evasione. Anche gli obiettivi che si erano fissati con Cashback e Lotteria dello Scontrino sono stati clamorosamente disattesi. Sia chiaro: il contrasto all’evasione, che danneggia non solo l’erario ma anche le imprese oneste creando intollerabili distorsioni della concorrenza, rimane sacrosanto. Quello che chiediamo è che non venga perseguito con provvedimenti onerosi per le attività. Servono incentivi, non sanzioni, a partire da un taglio significativo dei costi d’utilizzo di carte e bancomat. Siamo favorevoli ad incentivare la moneta elettronica: un vantaggio per tutti, visti i rischi di sicurezza derivanti dalla gestione del contante. È però essenziale individuare un reale e concreto punto di incontro tra le misure di incentivazione alla moneta elettronica e le esigenze delle imprese, accompagnando tali misure con decise riduzioni delle commissioni applicate per l’accettazione di carte di credito e di debito, da azzerare per importi fino a 50 euro. Va promossa, allo stesso tempo, la competizione tra carte di credito e di debito e i sistemi di pagamento tecnologicamente più evoluti, come quelli next-gen, il cui costo per gli esercenti è già oggi notevolmente inferiore: un dato

di fatto che non è più possibile ignorare.