

20 marzo 2012

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## XVI LEGISLATURA

---

### **Mozioni sulle accise sui carburanti nelle zone di confine**

(1-00522) (20 marzo 2012)

#### **Approvata**

BUTTI, SARO, PEGORER, PERTOLDI, ROSSI Paolo, RUSCONI, RIZZOTTI, LENNA, MALAN, BLAZINA, CALIENDO, SERAFINI Giancarlo, VIMERCATI, CARUSO, ZANETTA, GHIGO, FISTAROL, CANTONI, PICCHETTO FRATIN, TOMASSINI, ZANOLETTI, PICCIONI, ADAMO, CAMBER, LENNA, CASTRO, COSTA, MAZZARACCHIO, SALTAMARTINI, PINZGER, THALER AUSSERHOFER, PETERLINI, FOSSON, ZANOLETTI, MOLINARI, GIAI, FILIPPI Alberto, SANTINI, DIVINA, MONTANI, BODEGA, VALLI, RIZZI, LEONI, VACCARI, BRICOLO, ADERENTI, BOLDI, CALDEROLI, CAGNIN, CASTELLI, DAVICO, FRANCO Paolo, GARAVAGLIA Massimo, MARAVENTANO, MAURO, MAZZATORTA, MONTI Cesarino, MURA, PITTONI, STIFFONI, TORRI, VALLARDI. – Il Senato,

premesso che:

l'incremento delle accise sui carburanti intervenuto a livello nazionale nel corso dell'esercizio finanziario 2011 (da ultimo con il decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011) sta avendo pesanti ripercussioni sulle vendite dei prodotti per autotrazione nelle aree delle regioni Lombardia e Piemonte confinanti con la Svizzera e nella regione Friuli-Venezia Giulia, confinante con la Slovenia;

l'aumento delle accise comporta per l'Italia una fiscalità di svantaggio rispetto a tutti gli Stati confinanti;

in particolare, rispetto alla Svizzera, è di circa 31 centesimi al litro per la benzina e di 17 centesimi al litro per il gasolio, e, rispetto alla Slovenia, è di circa 31 centesimi al litro per la benzina ed altrettanti per il gasolio; l'Italia sconta conseguentemente rispetto alla Svizzera un prezzo di svantaggio di circa 33 centesimi al litro per la benzina e di 23 centesimi al litro per il gasolio;

parimenti, rispetto alla Slovenia, la fiscalità di svantaggio oscilla tra 25 e 29 centesimi al litro per la benzina e tra 22 e 31 centesimi al litro per il gasolio; l'Italia registra quindi un prezzo di svantaggio nelle aree di

confine del Friuli-Venezia Giulia variabile tra 38 e 39 centesimi al litro per la benzina e tra 33 e 42 centesimi al litro per il gasolio;

l'elevatissimo divario nei prezzi determina un accentuato "pendolarismo del pieno" con effetti diretti estremamente pesanti per l'erario, con un'evasione dei consumi che si stima per l'anno 2012, rispettivamente, nelle aree confinanti con la Svizzera delle regioni Lombardia e Piemonte nell'ordine di 247 milioni di litri tra benzina e gasolio, e nelle aree confinanti con la Slovenia della regione Friuli-Venezia Giulia, nell'ordine di circa 240 milioni di litri nel complesso dei due prodotti;

il fenomeno del "pendolarismo del pieno" esplica effetti estremamente rilevanti in un'area territoriale che in Lombardia e Piemonte si estende fino a 35-40 chilometri dal confine con la Svizzera, e in Friuli-Venezia Giulia fino a 50-60 chilometri dal confine con la Slovenia;

la perdita per l'erario, derivante dal mancato introito delle accise e dell'imposta sul valore aggiunto su tali cospicui quantitativi di carburante, viene stimata per l'anno 2012 nell'ordine di circa 265 milioni di euro per le aree confinanti con la Svizzera e di circa 230 milioni di euro per le aree confinanti con il Friuli-Venezia Giulia, per complessivi quasi 500 milioni di euro, corrispondenti ad oltre il 10 per cento del maggior gettito erariale previsto dall'aumento determinato ai sensi dell'articolo 15 del decreto-legge n. 201 del 2011;

considerato che:

l'aumento delle accise si ripercuote sul sistema degli sconti di prezzo applicati, ai sensi della legge n. 549 del 1995 e del decreto-legge n. 154 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 189 del 2008, per l'acquisto dei carburanti nelle province settentrionali della Lombardia e del Piemonte, le cui entità – fissate dalle leggi regionali fino ad un massimo di 18 centesimi al litro per i residenti nelle fasce di confine – non sono sufficienti a colmare la differenza con i prezzi applicati sul confine elvetico;

l'entità dei contributi oggi operanti per il sostegno all'acquisto dei carburanti per i residenti in Friuli-Venezia Giulia, come determinati dalla normativa regionale in materia, analogamente, è chiaramente inadeguata a colmare il divario con i prezzi applicati nella vicina Slovenia per l'acquisto dei carburanti medesimi;

tenuto conto che il calo delle erogazioni di carburante – che si stima possa raggiungere una quota compresa tra il 45 ed il 55 per cento, a seconda del prodotto, del totale dei consumi nelle aree confinanti con la Svizzera di Lombardia e Piemonte interessate al fenomeno, ed una quota compresa tra il 50 ed il 60 per cento, sempre a seconda del prodotto, del totale dei consumi nelle aree interessate al fenomeno del Friuli-Venezia Giulia – avrà gravi ripercussioni sull'attività degli operatori della distribuzione dei carburanti, con preoccupanti ricadute occupazionali;

tenuto conto, inoltre, che:

i provvedimenti regionali in vigore nelle regioni Friuli-Venezia Giulia, Piemonte e Lombardia hanno superato il vaglio dell'Unione Europea in materia di possibili infrazioni;

le risorse previste dall'articolo 2-ter del decreto-legge n. 154 del 2008 e destinate a ridurre la concorrenzialità delle rivendite di benzine e gasolio situate nel territorio elvetico – ulteriormente aumentata dall'incremento delle accise – non sono sufficienti ad arginare una severa diminuzione delle vendite di carburanti e un calo del relativo gettito erariale;

allo stesso modo, l'entità delle compartecipazioni al gettito dell'accisa sulle benzine e sul gasolio che competono alla regione Friuli-Venezia Giulia come stabilite dall'articolo 1, comma 189, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è decisamente inefficace a contrastare l'evasione dei consumi e i conseguenti minori introiti,

impegna il Governo:

1) a valutare l'opportunità di assumere provvedimenti atti a promuovere idonee misure di incremento e rimodulazione degli sconti di prezzo del gasolio e delle benzine per autotrazione erogati nelle aree di confine con la Svizzera delle regioni Piemonte e Lombardia e di ampliamento dell'area territoriale delle medesime regioni sottoposta a concorrenzialità in modo da garantire adeguati introiti fiscali allo Stato e, parimenti, in modo da evitare che gli svantaggi della maggior fiscalità e del maggior prezzo si traducano in una pesante diminuzione del gettito erariale;

2) ad attivarsi con iniziative di competenza affinché sia elevato conseguentemente il limite di cui al comma 6 dell'articolo 2-ter del decreto-legge n. 154 del 2008, quale copertura del minor gettito derivante dall'applicazione delle misure di incremento degli sconti di prezzo del gasolio e delle benzine per autotrazione in modo da rendere incisivamente efficaci le misure disposte dalle regioni interessate con proprie leggi;

3) a contrastare l'evasione dei consumi di gasolio e benzine per autotrazione e la conseguente perdita erariale nella regione Friuli-Venezia Giulia rinegoziando l'entità della compartecipazione al gettito delle accise di competenza regionale;

4) a prevedere norme volte a contrastare la perdita di gettito erariale e l'evasione dei consumi, anche rideterminando le quote di assegnazione previste dallo statuto di autonomia e garantendo, al contempo, sicuri introiti erariali di esclusiva competenza statale;

5) ad adottare, nei prossimi mesi, una politica nazionale tesa a contrastare il fenomeno del "pendolarismo del pieno" nelle zone di confine;

6) a sollecitare le regioni di confine, che non hanno ancora provveduto ad ampliare le normative in materia di accise sui carburanti, ad adottare i provvedimenti di competenza.

(1-00527) (18 gennaio 2012)

### **Ritirata**

CAMBER, LENNA, CASTRO, MALAN, COSTA, MAZZARACCHIO, SERAFINI Giancarlo, SALTAMARTINI. – Il Senato,

premesso che:

l'incremento delle accise sui carburanti nel corso del 2011 (da ultimo con il decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011) ha ulteriormente aggravato la situazione re-

lativa alla vendita di carburanti per autotrazione nel territorio della regione Friuli-Venezia Giulia confinante con la Repubblica di Slovenia, ove il prezzo alla pompa è significativamente inferiore a quello italiano, pari a circa 38 centesimi al litro per la benzina e di 42 centesimi al litro per il gasolio;

l'elevatissimo divario nei prezzi spinge ovviamente i cittadini a recarsi oltre confine per il rifornimento di carburante, spesso associando ad esso l'acquisto di tabacchi (anch'essi più convenienti che in Italia) e di generi alimentari, con un calo degli acquisti che si stima per l'anno 2012 nell'ordine di circa 240 milioni di litri tra benzina e gasolio, cui vanno sommati gli effetti negativi del calo dei consumi e delle conseguenti perdite delle accise sui tabacchi;

tale situazione genera una perdita netta di gettito a danno delle casse erariali e regionali che viene stimata per l'anno 2012 nell'ordine di circa 230 milioni di euro per le aree di confine del Friuli-Venezia Giulia;

nella regione Friuli-Venezia Giulia sono già attivi, ai sensi della normativa regionale in materia, contributi finalizzati ad equiparare i prezzi dei carburanti a quelli praticati nella vicina Slovenia così da contrastare il rifornimento oltre confine, ma la nuova situazione creatasi con l'aumento delle accise rende questi contributi inadeguati a colmare il divario con i prezzi attualmente applicati in Slovenia;

il calo delle erogazioni di carburante avrà gravi ripercussioni sulla attività degli operatori economici, con preoccupanti ricadute occupazionali;

l'entità delle compartecipazioni al gettito dell'accisa sulla benzina e sul gasolio che competono alla regione Friuli-Venezia Giulia, come stabilite dall'articolo 1, comma 189 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è decisamente inefficace a contrastare l'evasione dei consumi e i conseguenti minori introiti,

impegna il Governo:

a contrastare il calo dei consumi e la conseguente perdita erariale nella regione Friuli-Venezia Giulia rinegoziando l'entità della compartecipazione al gettito delle accise di competenza regionale al fine di consentire alla regione Friuli-Venezia Giulia di operare gli aggiustamenti che consentano il riequilibrio della situazione, a favore delle casse dello Stato e della regione;

a promuovere l'adozione di norme volte ad attuare l'obiettivo di recupero di gettito a favore delle entrate statali e regionali rideterminando le quote di assegnazione previste dallo Statuto di autonomia e garantendo, al contempo, sicuri introiti erariali di esclusiva competenza statale attraverso la rimodulazione dell'aliquota di compartecipazione nella misura del 42 per cento delle medesime.

(1-00552) (20 marzo 2012)

**Approvata. Votata per parti separate**

CASTIGLIONE, VIESPOLI, FLERES, FERRARA, CENTARO, POLI BORTONE, PISCITELLI, VILLARI, BURGARETTA APARO. – Il Senato,

premesso che:

la grave crisi economica ed occupazionale che attraversa l'eurozona è ancor più grave in Sicilia dove il livello di disoccupazione è insostenibile, le imprese non sono in grado di investire e vengono abbandonate le iniziative esistenti;

le famiglie hanno difficoltà a mantenere le condizioni minime di vita, giornalmente aumenta il numero dei siciliani che superano le soglie della povertà e senza che nessuna di queste emergenze possa trovare sostegno nel sistema creditizio, che sembra essere latitante;

dette emergenze, note, sono state ulteriormente evidenziate e rese eclatanti dalle agitazioni di questi giorni poste in essere dagli autotrasportatori, dagli agricoltori, dagli addetti alla pesca e da altre categorie che via via si sono aggregate ai nuclei originari della protesta che ha ribadito un dato incontestabile: il prezzo alla pompa del carburante, di qualunque tipo di carburante e per qualsiasi uso, è non solo insostenibile ma, per la moderna organizzazione di vita e della produzione e commercializzazione, è divenuto il moltiplicatore della crisi;

considerato che:

nel territorio siciliano sono presenti notevoli attività estrattive nel campo petrolifero e dei loro derivati, in vista, anche, del raddoppio del gasdotto italo-libico che attraversa le aree territoriali e marine siciliane;

le compagnie petrolifere, che dal sottosuolo siciliano estraggono petrolio pari al 10 per cento del fabbisogno nazionale, versano alla regione una *royalty* solo del 7 per cento. Per la raffinazione del 60 per cento dei carburanti utilizzati in Italia, e la cui attività ha causato ingenti danni ambientali a vasti territori della Sicilia, invece, le accise finiscono direttamente nelle casse dello Stato ed una parte alle regioni del Nord del Paese in cui le compagnie hanno la residenza fiscale;

alle imprese vanno gli enormi utili industriali, allo Stato le enormi entrate fiscali. Si calcola, per approssimazione, che dalle accise sulle produzioni delle aree industriali di Gela ed Augusta alle casse statali giungano annualmente una variabile fra Iva e accise fra i 12 ed i 30 miliardi di euro annui. A fronte di questa produzione sovradimensionata rispetto al fabbisogno energetico regionale, alla Sicilia rimangono solo i danni ambientali mentre altre regioni hanno la possibilità di abbassare il prezzo della benzina per i propri abitanti (ad esempio il Trentino-Alto Adige), altre hanno stipulato accordi separati per ottenere *royalty* per 102 milioni di euro (ad esempio la Basilicata) da utilizzare sul territorio;

considerato altresì che:

se il territorio siciliano sopporta l'inquinamento e i danni legati a una sovrapproduzione ha il diritto di condividere con lo Stato, oltre agli oneri, gli onori e di incassare direttamente, come prevede lo Statuto auto-

nomistico, le tasse applicate alle produzioni siciliane. Ha inoltre il diritto di ottenere dalle imprese petrolchimiche che operano in Sicilia uno sconto sul prezzo di vendita alla pompa dei carburanti in tutto il territorio dell'isola e, in maniera più articolata, una vera e propria *royalty* da calcolare sugli utili d'impresa a beneficio del bilancio regionale, che verrà utilizzata per realizzare nuove opportunità di sviluppo e nuovi incentivi per le aziende che vogliono creare posti lavoro in Sicilia;

a fronte di questa drammatica situazione lo Stato continua a non voler prendere atto che la Sicilia ha necessità di ottenere un riequilibrio ed una rivisitazione del rapporto Stato-regione in ordine alle quote di accise caricate sulla benzina e sui prodotti petroliferi che lo Stato non vuole o non può attribuire alla regione siciliana,

impegna il Governo a valutare la possibilità, sulla base delle risultanze del tavolo tecnico tra il Presidente della regione ed il Governo convocato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, di prevedere l'accreditamento delle provvigioni spettanti alla regione Siciliana (accise petrolifere e *royalty*), da impiegare sul territorio, così come previsto dagli articoli 36 e 37 dello Statuto della regione siciliana, nonché di intervenire con determinazione perché in Sicilia, isole minori incluse, le accise sui prodotti petroliferi, metano, GPL e/o loro derivati, utilizzati per autotrazione, privata e/o industriale o agricola e per la pesca ed i trasporti marittimi, vengano ridotte alla vendita, sia al dettaglio che all'ingrosso.

(1-00556) (20 marzo 2012)

### **Approvata**

D'ALIA, FISTAROL, GALIOTO, GIAI, GUSTAVINO, MUSSO, SBARBATI, SERRA, VIZZINI. – Il Senato,

premessi che:

il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2001, prevede, tra le altre, disposizioni in materia di accise. Nello specifico il comma 1 dell'articolo 15 ha fissato, a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto, le seguenti aliquote di accisa: *a*) benzina e benzina con piombo: 704,20 euro per mille litri; *b*) gasolio usato come carburante: 593,20 euro per mille litri; *c*) gas di petrolio liquefatti usati come carburante: 267,77 euro per mille chilogrammi; *d*) gas naturale per autotrazione: 0,00331 euro per metro cubo;

nel citato decreto-legge, cosiddetto salva Italia, sono previsti, inoltre ulteriori aumenti per il 2013. Si legge, infatti, nella disposizione contenuta nel comma 2 dell'articolo 15 che "A decorrere dal 1° gennaio 2013, l'aliquota di accisa sulla benzina e sulla benzina con piombo nonché l'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante (...) sono fissate, rispettivamente, ad euro 704,70 per mille litri e ad euro 593,70 per mille litri";

l'incremento delle accise sui carburanti, intervenuto a livello nazionale nel corso dell'esercizio finanziario 2011, ha inoltre avuto pesanti ri-

percussioni sulle vendite dei prodotti per autotrazione in Lombardia e Piemonte, confinanti con la Svizzera, e in Friuli-Venezia Giulia, confinante con la Slovenia;

tale aumento comporta per il nostro Paese una fiscalità di svantaggio rispetto agli Stati confinanti e in particolare, rispetto alla Svizzera, sconta un prezzo di svantaggio di circa 33 centesimi al litro per la benzina e di 23 centesimi al litro per il gasolio. Per quanto riguarda la regione Friuli-Venezia Giulia, confinante con la Repubblica di Slovenia, il prezzo alla pompa è inferiore a quello italiano, pari a circa 38 centesimi al litro per la benzina e di 42 centesimi al litro per il gasolio;

l'elevatissimo divario dei prezzi determina un "pendolarismo del pieno" con il conseguente calo di erogazione di carburanti nel territorio italiano. Tale fenomeno, determinando una diminuzione dei consumi, sta mettendo in seria difficoltà il lavoro dei benzinai delle zone di confine; si temono forti ricadute anche a livello occupazionale;

premessi, altresì, che:

l'aumento del carburante in tutte le regioni della penisola incide sul trasporto dei vari beni di consumo, considerato che la maggior parte delle merci italiane viaggiano su strada per arrivare dal produttore al venditore e quindi al consumatore finale. Infatti, ai costi di lavorazione e produzione dei diversi prodotti, si aggiunge il costo di trasporto sul quale influisce il costo del carburante;

il caro benzina rischia di penalizzare il settore dei trasporti e potrebbe avere effetti a catena sul prezzo delle merci che viaggiano su gomma, erodendo ulteriormente la capacità di spesa delle famiglie e causando nuove contrazioni dei consumi;

infatti, secondo anche quanto dichiarato nei giorni scorsi in una nota stampa da Federconsumatori, l'aumento dei carburanti determinerebbe pesanti ripercussioni sui prezzi dei beni di largo consumo, soprattutto nel settore alimentare, che potrebbero arrivare ad oltre 181 euro annui di aumento a famiglia;

i prezzi dei carburanti in Italia risultano superiori alla media europea ed i rincari hanno raggiunto livelli insostenibili per le famiglie. Rincari di oltre 10 centesimi al litro, con un costo che ha raggiunto, per la benzina super, circa 1,80 euro al litro. Una situazione che, in questo momento di crisi, risulta insostenibile per gli automobilisti e per tutti i cittadini. Pagare 1,80 euro un litro di benzina, oltre naturalmente agli aumenti di inizio anno per i pedaggi autostradali, significa chiedere sacrifici quotidiani a milioni di automobilisti che si recano al lavoro con l'auto;

tenuto conto, inoltre, che:

l'aumento delle accise ha colpito in modo particolare il Sud Italia. Il peso delle accise sul costo della benzina alla pompa, in Sicilia, è aumentato di ben 40 centesimi al litro, registrando così il prezzo più alto d'Europa del carburante venduto al dettaglio. La media del prezzo alla pompa, per il carburante venduto nella regione, è di 1,70-1,80 euro al litro. Ciò comporta non solo un grave peso economico per le famiglie, ma anche ripercussioni pesantissime sul trasporto in genere e su quello commerciale in particolare: l'alto prezzo del carburante non favorisce

in alcun modo i trasporti delle merci prodotte in Sicilia e distribuite oltre lo stretto;

tale situazione ha ingenerato nella regione, e non solo, una protesta da parte del cosiddetto movimento dei forconi, le cui denunce hanno avuto l'adesione di parte della popolazione siciliana, tra cui commercianti, studenti, disoccupati e operai, verso il quale si esprime solidarietà. Una protesta che fa emergere la grande preoccupazione per la grave crisi economica e occupazionale del territorio siciliano, che l'aumento del costo dei carburanti, aggrava esponenzialmente con gravi sacrifici per le famiglie che risultano essere le prime vittime di questa pesante crisi economica e sociale;

nelle raffinerie siciliane si produce più del 40 per cento del distillato totale italiano e la protesta del "movimento dei forconi", che ha paralizzato nei giorni scorsi strade, autostrade, distributori di benzina, ha minacciato di bloccare le raffinerie e impedire in tal modo l'uscita del carburante dalla regione con lo scopo di ottenere la piena applicazione dello statuto siciliano che prevede la defiscalizzazione del prezzo della benzina;

gli effetti dei rincari si riflettono principalmente sul settore dei trasporti e, pur condividendo i motivi della protesta, le modalità con cui si è svolta hanno aggravato la situazione rischiando di paralizzare e penalizzare un settore che rappresenta lo snodo essenziale per una regione che attraverso esso deve colmare la sua perifericità geografica,

impegna il Governo a valutare l'opportunità:

di intervenire immediatamente per accelerare i processi di modernizzazione e liberalizzazione nel settore dei carburanti al fine di rendere concorrenziale un mercato che ancora oggi presenta aspetti fortemente oligopolistici;

di disporre un serio piano di controlli e verifiche necessario per scongiurare speculazioni sul prezzo del carburante ai danni delle imprese del settore e dei consumatori;

di intervenire in modo serio e deciso per il contenimento dei costi, a tutela del consumo e del reddito dei cittadini e, in particolare, a garanzia dei gestori dei carburanti nelle zone di confine e in favore dei territori delle regioni insulari del Paese gravati dall'elevato costo del carburante e dai conseguenti costi dei trasporti delle merci che, più che altrove, incidono a causa della perifericità geografica.



(1-00557) (14 febbraio 2012)

**Ritirata**

PINZGER, THALER AUSSERHOFER, PETERLINI, FOSSON, ZANOLETTI, SARO, MOLINARI, GIAI, FILIPPI Alberto, SANTINI. – Il Senato,

premessi che:

solo circa un terzo del prezzo pagato dal consumatore finale per un litro di benzina o diesel è imputabile ai costi di produzione e al ricavo di imprese e gestori dei distributori;

il resto è costituito da tasse sul carburante, le cosiddette accise, di cui una parte cospicua sono accise tuttora in vigore, pur essendo imposte speciali istituite per far fronte a situazioni d'emergenza da tempo superate come: la guerra di Abissinia (1935); la crisi di Suez (1956); il disastro del Vajont (1963); l'alluvione di Firenze (1966); aiuti ai terremotati del Belice in Sicilia (1968); aiuti ai terremotati del Friuli (1976); il terremoto in Irpinia (1980); le missioni delle truppe italiane in Bosnia e in Libano (1996);

i distributori di benzina denunciano che le accise e l'Iva pesano ormai sul prezzo del carburante per un 65-67 per cento e questo determina una fiscalità di svantaggio rispetto a tutti gli Stati confinanti (Francia, Svizzera, Austria e Slovenia);

il pesante aumento della fiscalità sui carburanti (da ultimo con il decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, cosiddetto decreto salva Italia) intervenuta nel 2011 grava sulle tasche dei cittadini e sui bilanci delle imprese, già in serie difficoltà per gli effetti dell'attuale crisi economica e si sta creando una situazione di pesantissima difficoltà nelle aree di confine del Paese;

per combattere il caro carburante nelle zone di confine si sta accentuando il fenomeno del "pendolarismo del pieno" verso i distributori oltre confine con conseguenze negative per l'erario, per il volume d'affari dei operatori della distribuzione dei carburanti ma anche per l'ambiente sotto forma di traffico aggiuntivo;

l'Italia ha (sulla media dei prezzi dal 7 dicembre 2011 al 31 gennaio 2012) un differenziale di prezzo rispetto alla Svizzera di 0,319 euro al litro sulla benzina e di 0,151 sul gasolio e un differenziale rispetto all'Austria di 0,366 euro al litro sulla benzina e di 0,328 sul gasolio. Questo divario nei prezzi determina che per un pieno si pagano in Italia 20 euro circa in più rispetto agli Stati confinanti;

considerato che:

si stima che il fenomeno del "pendolarismo del pieno" abbia un peso di circa 0,5 miliardi di litri (attorno al 2 per cento dei consumi effettuati sulla rete distributiva nazionale), ma un impatto drasticamente pesante sul meccanismo degli introiti fiscali: l'evasione dei consumi comporta infatti, stante l'elevato peso delle imposte sul prezzo di questo bene (circa 1 euro al litro per la benzina e 0,9 euro al litro per il gasolio), il rischio di perdite di gettito che assommano nelle diverse realtà a circa 490-500 milioni di euro;

tale perdita di gettito è pari ad oltre il 9 per cento (500 milioni contro 5,4 miliardi di euro) delle aspettative di sovragegettito derivante dalla manovra di incremento delle accise di cui all'articolo 15 del citato decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;

nel totale di questa perdita complessiva di introiti erariali, si stima che le regioni interessate dal fenomeno del "pendolarismo del pieno" rischino circa 80 milioni di euro per minori devoluzioni di quote d'accisa da parte dello Stato,

impegna il Governo:

ad adottare, nei prossimi mesi, una politica nazionale tesa a contrastare il fenomeno del "pendolarismo del pieno" nelle zone di confine attraverso:

a) l'introduzione di un'agevolazione sulle accise per i residenti, le imprese, le società nonché le associazioni e gli organismi di volontariato con sede in un comune della zona di confine, che siano proprietari di uno o più veicoli;

b) il rimborso ai gestori ovvero ai conduttori dei distributori di carburanti della differenza di ricavo risultante dalla vendita di carburanti a prezzo agevolato. Questi ultimi, all'atto di rifornire un veicolo di proprietà di un titolare del beneficio, saranno obbligati ad applicare il prezzo ridotto, dietro presentazione di un certificato che dà titolo alla riduzione dei prezzi.

(1-00558) (14 febbraio 2012)

### **Ritirata**

DIVINA, MONTANI, BODEGA, VALLI, RIZZI, LEONI, VACCARI, BRICOLO, ADERENTI, BOLDI, CALDEROLI, CAGNIN, CASTELLI, DAVICO, FRANCO Paolo, GARAVAGLIA Massimo, MARAVENTANO, MAURO, MAZZATORTA, MONTI Cesarino, MURA, PITTONI, STIFFONI, TORRI, VALLARDI. – Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, cosiddetto decreto salva Italia, ha ritoccato le accise sui carburanti, causando un sensibile ed inevitabile aumento del prezzo alla pompa di benzina e gasolio; addirittura l'articolo 15 del citato decreto-legge n. 201 del 2011 introduce due aumenti: uno, già in vigore, che porta le accise sulle benzine a 704,20 euro per mille litri e quelle sul gasolio a 593,20 euro per mille litri e un altro, già programmato, che porterà, a decorrere dal 1° gennaio 2013, il livello delle accise a 704,70 euro e 593,70 euro per mille litri rispettivamente per benzina e gasolio per autotrazione;

a seguito di tale aumento lo svantaggio competitivo del prezzo dei carburanti in Italia rispetto alla Svizzera ed alla Slovenia è divenuto insostenibile: rispetto alla Svizzera la differenza del carico fiscale su un litro di benzina è pari a 30,7 centesimi, mentre su un litro di gasolio è pari a 16,8 centesimi, e la differenza sul prezzo finale è pari a circa 33 centesimi per litro di benzina e a circa 23 centesimi per litro di gasolio; rispetto alla

Slovenia la differenza di carico fiscale è pari a circa 27 centesimi per litro di benzina e a circa 26 centesimi per litro di gasolio, mentre la differenza sul prezzo finale è pari a circa 38 centesimi al litro sia per la benzina, sia per il gasolio;

nonostante siano in vigore in Piemonte, in Lombardia ed in Friuli-Venezia Giulia da anni meccanismi di sostegno all'acquisto di carburante da parte delle persone fisiche che, in tal modo, possono godere di uno sconto sul prezzo finale della benzina inversamente proporzionale alla distanza di residenza dal confine, tale ultimo aumento ha reso di nuovo conveniente per gli abitanti dei territori vicini al confine con la Confederazione Svizzera e con la Slovenia recarsi al di là del confine per rifornirsi di carburante: l'entità degli sconti attualmente in vigore per i residenti delle province confinanti è ormai inadeguata a colmare il divario dei prezzi esistente;

un tale divario di prezzi causa, tenendo conto delle dinamiche dei consumi di benzina e di gasolio e della convenienza dei residenti ad approvvigionarsi oltreconfine, una pesante diminuzione delle vendite di carburante nelle province di confine; Confcommercio quantifica un'evasione dei consumi attorno ai 247 milioni di litri di carburante (207 di benzina e 40 di gasolio), con una perdita per l'erario italiano di circa 243 milioni di euro all'anno tra accise ed IVA solo per la Lombardia e il Piemonte; per il Friuli-Venezia Giulia le stime parlano di un'evasione dei consumi pari a circa 240 milioni di litri, con una perdita secca per l'erario pari a circa 230 milioni di euro all'anno;

allo stato attuale lo sconto sul prezzo dei carburanti per i residenti nelle province confinanti con la Svizzera di Lombardia e Piemonte ha un valore economico pari a 20 milioni di euro l'anno, assegnati in via aggiuntiva dallo Stato alla regione;

è necessario quindi incrementare lo stanziamento previsto dal decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189, relativamente alla Lombardia e al Piemonte, portandolo ad almeno 60 milioni di euro, in modo da aggiornare il meccanismo dello sconto attualmente vigente, al fine di rideterminare le fasce territoriali, di rimodulare l'entità dello sconto per fascia e di estendere l'agevolazione anche al gasolio;

è necessario, per la regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, prevedere un aumento della percentuale di compartecipazione al gettito dell'accisa sulla benzina ora pari al 29,75 e di quella sul gasolio ora pari al 30,34 fino al 42 per cento per entrambe le tipologie di accise; in tal modo la regione potrebbe incrementare la contribuzione per il sostegno all'acquisto dei carburanti, prevista dalla legge regionale n. 14 del 2010;

tali incrementi consentirebbero di evitare il massiccio approvvigionamento di carburante oltre confine, consentendo all'erario di incassare i quasi 500 milioni di euro all'anno di accise ed IVA che altrimenti andrebbero perse e consentirebbero di salvaguardare centinaia di posti di lavoro nelle province confinanti del Piemonte, della Lombardia e del Friuli-Venezia Giulia,

impegna il Governo:

a promuovere l'incremento dello stanziamento previsto dal citato decreto-legge n. 154 del 2008, portandolo ad almeno 60 milioni di euro, in modo da consentire l'aggiornamento del meccanismo dello sconto attualmente vigente per le regioni Lombardia e Piemonte, al fine di rideterminare le fasce territoriali, di rimodulare l'entità dello sconto per fascia e di estendere l'agevolazione anche al gasolio;

ad incrementare, per la regione Friuli-Venezia Giulia, la percentuale di compartecipazione al gettito dell'accisa sulla benzina ora pari al 29,75 e di quella sul gasolio ora pari al 30,34 fino al 42 per cento per entrambe le tipologie di accise; in tal modo la regione potrebbe incrementare la contribuzione per il sostegno all'acquisto dei carburanti prevista dalla legge regionale n. 14 del 2010;

a sollecitare le regioni di confine, che non hanno ancora provveduto ad applicare le normative in materia di accise sui carburanti, ad adottare i provvedimenti di competenza al fine di consentire anche su quei territori l'acquisto di carburante con le agevolazioni previste.

(1-00563) (20 marzo 2012)

### **Approvata**

BELISARIO, LI GOTTI, BUGNANO, CARLINO, DE TONI, CAFORIO, MASCITELLI, GIAMBRONE, DI NARDO, LANNUTTI, PARDI, PEDICA. – Il Senato,

premessi che:

il prezzo dei carburanti nel Paese si caratterizza per un significativo differenziale rispetto agli Stati confinanti, tale da determinare effetti distorsivi della concorrenza e riflessi negativi sul livello delle vendite di tali prodotti nelle aree a ridosso dei confini, con rilevanti ricadute anche per l'erario in termini di minor gettito delle accise e dell'imposta sul valore aggiunto (IVA). Una nota della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti (Figisc) sui rischi della fiscalità e dei prezzi di svantaggio alle frontiere statali stima che il fenomeno abbia un peso di circa 0,5 miliardi di litri (attorno al 2 per cento dei consumi effettuati sulla rete distributiva nazionale), ed un impatto pesante sul meccanismo degli introiti fiscali: l'evasione dei consumi comporta infatti, stante l'elevato peso delle imposte sul prezzo di questo bene, il rischio di perdite di gettito che ammontano, nelle diverse realtà, a circa 490-500 milioni di euro;

gran parte dei Paesi confinanti (Francia, Svizzera, Austria e Slovenia), infatti, godono di un vantaggio competitivo del prezzo (da un minimo di 0,15 ad un massimo di 0,43 euro al litro), dovuto ad una fiscalità talora considerevolmente attenuata rispetto a quella vigente nel nostro Paese sui prodotti in questione. Tale circostanza ha aggravato il fenomeno del cosiddetto pendolarismo del pieno in quelle aree tradizionalmente interessate da questa attitudine dei cittadini residenti incentivata dalla oggettiva convenienza economica;

le situazioni più problematiche si registrano in Piemonte, Lombardia e Friuli-Venezia Giulia. In Lombardia ed in Piemonte il fenomeno del pendolarismo del pieno è presente da tempi più recenti, in funzione del divario che si è determinato nella seconda metà degli anni Novanta con la Svizzera, ed è stato affrontato, dal 2000 ad oggi, ricorrendo a sconti sul prezzo del carburante finanziati dal recupero erariale derivante dal contrasto all'evasione dei consumi. In Friuli-Venezia Giulia, invece, il medesimo fenomeno è presente da decenni, a causa dell'elevato *gap* tra il prezzo nazionale e quello iugoslavo prima e sloveno poi, ed è stato variamente contrastato con misure di defiscalizzazione di contingenti carburanti (dal 1948 al 2007) o di scontistica sul prezzo (dal 1997 al 2011) o di contribuzione per l'acquisto (dal 2011);

a seguito del notevole aumento dell'imposizione fiscale sui carburanti – intervenuto da ultimo ad opera del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 – e della possibilità di aumentare le addizionali regionali d'accisa, le previgenti misure statali e regionali di contrasto al fenomeno del pendolarismo del pieno sono risultate non più competitive e quindi inefficaci, dove già operanti. Contemporaneamente, nuove manifestazioni di tale fenomeno rischiano di avere luogo laddove esso non è ancora presente, ovvero non presente in maniera strutturale ed apprezzabile, come nel caso della zona occidentale della Liguria, dove il livello di svantaggio rispetto alla Francia sale da 0,119 a 0,179 euro al litro;

considerato che:

il problema in questione deriva da una molteplicità di fattori, tra i quali si segnalano anche livelli italiani di accise e di *royalty* non commisurati agli *standard* internazionali e ai parametri europei, nonché da una legislazione che non tiene adeguatamente in conto le specificità del territorio nazionale, con particolare riferimento alle suddette aree di confine e alle aree di estrazione;

in particolare, con specifico riferimento a tale ultimo aspetto, la situazione italiana dimostra, inoltre, che la quota delle *royalty* spettanti per legge alle regioni difficilmente riesce ad avere un valore di compensazione rispetto ai danni ambientali ed economici che le attività estrattive comportano. A riguardo, il caso della Val d'Agri, in Basilicata, e della Calabria sono emblematici. In tali regioni, le risorse generate dalle *royalty* non hanno prodotto la nascita di nuove imprese, né hanno avuto significative ricadute occupazionali sull'indotto, né tantomeno sono state utilizzate per interventi nel campo della tutela e della conservazione della biodiversità;

un recentissimo rapporto realizzato dal Wwf titolato: "Milioni di regali. Italia: Far West delle trivelle", elaborando ciò che emerge da un *dossier* della Cygam Energy, società che attraverso la Vega Oil opera in Italia con permessi di ricerca nel mare Adriatico e nel canale di Sicilia, e, sulla terraferma, in Abruzzo, Puglia e Basilicata, evidenzia che il nostro Paese garantisce un regime fiscale particolarmente favorevole per i produttori, sia in ragione dell'entità dei canoni annui per i permessi di prospezione e di ricerca e per le concessioni di coltivazione e di stoccaggio nella

terraferma, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana, sia in ragione delle aliquote di prodotto della coltivazione, nonché, da ultimo delle quote estrattive esenti dall'applicazione del regime delle *royalty*;

per ridurre il prezzo, con particolare riferimento alle regioni di confine, e praticare sconti si può agire sul livello di fiscalità analogamente a quanto fatto in altri Paesi europei e, segnatamente, aumentare i diritti di estrazione per destinarli a finalità di compensazione, individuando diversamente anche i criteri di ripartizione degli enti beneficiari. Sulla base del dibattito emerso in sede di esame dei disegni di legge in materia assegnati alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) del Senato (Atti Senato 1507, 1920, 1998 e 2267), emerge che non è più rinviabile la modifica di quanto attualmente previsto dal decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 625, e segnatamente l'opportunità di aumentare l'aliquota di prodotto che il titolare di ciascuna concessione di coltivazione è tenuto a corrispondere annualmente e i canoni annui per i permessi di prospezione e di ricerca. Allo stesso modo, occorre elevare la percentuale degli introiti derivanti dalla riscossione delle aliquote in favore delle regioni e dei comuni interessati ed eliminare le esenzioni per le produzioni di gas in terraferma e in mare;

considerato, inoltre, che:

l'articolo 2, comma 2, lettera *r*), della legge n. 42 del 2009 (cosiddetta legge sul federalismo fiscale) prevede che la legge regionale possa, nel rispetto della normativa comunitaria e nei limiti stabiliti dalla legge statale, valutare la modulazione delle accise sulla benzina, sul gasolio e sul gas di petrolio liquefatto, utilizzati dai cittadini residenti e dalle imprese con sede legale e operativa nelle regioni interessate dalle concessioni di coltivazione;

il decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, recante "Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario", attuativo della legge delega summenzionata, avrebbe dovuto prevedere una rimodulazione tributaria, in favore delle popolazioni e delle imprese radicate nei territori estrattivi. Già in sede di espressione del parere della Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale, il Gruppo Italia dei Valori aveva proposto integrazioni in tal senso, senza ottenere alcun risultato;

peraltro, l'articolo 30, comma 3, lettera *b*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha abrogato *tout court* alcune disposizioni del medesimo decreto legislativo n. 68 del 2011 relative alla soppressione della compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina, che avrebbe dovuto essere realizzata nel 2013, e comunque dalla data in cui sono soppressi i trasferimenti statali alle regioni in materia di trasporto pubblico locale,

impegna il Governo:

1) a valutare l'opportunità di prevedere idonee misure, ove necessario anche di carattere normativo, volte ad incrementare e rimodulare gli sconti di prezzo del gasolio e delle benzine per autotrazione applicati nelle

aree di cui in premessa, nonché a copertura del minor gettito derivante dall'applicazione delle misure suddette;

2) a favorire, per quanto di competenza, l'*iter* dei disegni di legge in materia di *royalty* per la coltivazione di idrocarburi già all'esame avanzato in sede referente della 10ª Commissione permanente del Senato della Repubblica (testo unificato dell'Atto Senato 1507 e congiunti);

3) a valutare l'opportunità di intervenire sul tema delle accise rimodulando le compartecipazioni.

(1-00564) (20 marzo 2012)

### **Approvata**

PISTORIO, OLIVA, LUMIA, PAPANIA, ADRAGNA, GARRAFFA, STRANO, DE ANGELIS, VIZZINI, ASTORE. – Il Senato,

premessi che:

la marginalità territoriale della Sicilia è determinata dalla insularità e dall'elevata arretratezza ed obsolescenza delle infrastrutture che interessano complessivamente tutto il Meridione e che sono tali da far assimilare l'isola ad una zona di confine particolarmente svantaggiata;

nel settore dei trasporti, in particolare, si evidenzia maggiormente il *gap* infrastrutturale tra la Sicilia e il resto delle regioni italiane. Uno studio di Eurisles (European Islands System of Link and Exchanges) del 2000 mostra una penalizzazione dell'insularità che pone la Sicilia a livelli di svantaggio competitivo paragonabile alle destinazioni più periferiche dell'Unione europea (si vedano Madeira o le Azzorre) e in una condizione sfavorevole anche rispetto alla più vicina destinazione continentale (Reggio Calabria);

questa marginalità si evidenzia nella difficoltà di attraversamento dello Stretto che incide sulla continuità territoriale dell'isola in termini di tempi e di costi soggetti a continui aumenti tariffari in un regime di concorrenza fortemente limitata. Inoltre i costi autostradali del trasporto merci, troppo elevati, non tengono conto della collocazione particolarmente svantaggiata, periferica ed insulare;

i commi da 830 a 833 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria per il 2007), mai applicati, prevedevano un incremento della quota di compartecipazione della regione siciliana alla spesa sanitaria a cui doveva corrispondere la retrocessione di una quota delle accise sugli oli minerali raffinati sul territorio siciliano;

tale disposizione non è mai stata applicata a causa di difficoltà di ordine tecnico e interpretativo frapposte dal Ministero dell'economia e delle finanze che hanno determinato il mancato adempimento da parte del Governo di quegli atti necessari a garantire l'applicazione di una legge vigente;

gran parte della raffinazione del petrolio importato in Italia avviene in Sicilia, con beneficio per l'intero Paese, producendo nel contempo gravissimi danni ambientali e sulla salute, come comprovato da indagini epidemiologiche scientificamente molto rigorose. La disposizione, che fu ap-

provata tenendo conto di questa situazione, prevedeva che a quell'aumento della quota sanitaria a carico della regione corrispondesse un trasferimento di quote relative alle accise;

la Sicilia con le sue cinque raffinerie, tre in provincia di Siracusa (Augusta, Melilli e Priolo), una in provincia di Messina (Milazzo) e una in provincia di Caltanissetta (Gela), raffina circa il 42 per cento del totale di greggio lavorato in Italia e i costi di queste lavorazioni sull'ambiente e le conseguenti dannose ricadute sulla salute dei cittadini sono rilevanti: i siti siciliani ed i territori circostanti le raffinerie hanno subito una grave compromissione dei suoli, delle falde acquifere, delle coste e dell'atmosfera;

la Sicilia consuma 2.258.000 tonnellate di carburanti, il 15 per cento di ciò che raffina, che corrisponde a circa il 6,3 per cento del totale dei consumi italiani, sui quali grava lo stesso peso fiscale, in termini di accisa, che viene richiesto a tutti i consumatori del territorio nazionale;

la legislazione nazionale prevede, in alcuni casi, l'esenzione per alcune categorie e situazioni particolari e la riduzione del prezzo alla pompa in alcune zone di confine: la legge consente alla regione Valle d'Aosta, che è zona franca, con un accordo Stato-regione, di far entrare nel territorio regionale contingenti di benzine in regime di esenzione, mentre la regione Friuli-Venezia Giulia è stata autorizzata a praticare una riduzione consistente dell'imposta di fabbricazione, a carico del bilancio regionale, determinando un incremento dei consumi con conseguente aumento delle entrate regionali;

nel mese di dicembre 2011 l'Assemblea regionale siciliana ha approvato all'unanimità uno schema di disegno di legge volto alla modifica dell'articolo 36 dello Statuto regionale in materia di entrate tributarie che consente di procedere ulteriormente nella definizione dell'annoso problema del trasferimento da parte dello Stato alla Regione siciliana delle risorse relative alle accise, prevedendo che, a compendio dell'integrale spettanza tributaria, lo Stato riconosce alla regione, oltre al gettito dell'imposta di produzione sui prodotti energetici, loro derivati e prodotti analoghi e sui gas petroliferi raffinati ed immessi in consumo nel territorio regionale, ed a titolo di ristoro ambientale, anche il 20 per cento del gettito dell'imposta di produzione sugli stessi prodotti raffinati nel territorio regionale, ma immessi in consumo in quello delle altre regioni;

la legge 5 maggio 2009, n. 42, legge delega sul federalismo fiscale, prevede "che la legge regionale possa, nel rispetto della normativa comunitaria e nei limiti stabiliti dalla legge statale, valutare la modulazione delle accise sulla benzina, sul gasolio e sul gas di petrolio liquefatto, utilizzati dai cittadini residenti e dalle imprese con sede legale e operativa nelle regioni interessate dalle concessioni di coltivazione di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 625, e successive modificazioni",

impegna il Governo:

a valutare la possibilità, sulla base delle risultanze del tavolo tecnico tra il Presidente della regione ed il Governo convocato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, di compensare la marginalità del-



l'isola, la carenza infrastrutturale, i danni ambientali e alla salute subiti dai cittadini, con una riduzione delle accise sui prodotti petroliferi consumati in Sicilia ovvero, in alternativa, a prevedere che una percentuale della accise stesse venga riversata alla regione siciliana, nonché di attivarsi al fine di riconoscere alla medesima regione il gettito dell'imposta di produzione sui prodotti energetici, raffinati ed immessi in consumo nel territorio regionale.