

FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA: 12 NOVEMBRE: NO CARD DAY



CAROCARBURANTI. I BENZINAI DENUNCIANO IL MONOPOLIO BANCARIO ED I COSTI INACCETTABILI DI CARTE DI CREDITO E PAGOBANCOMAT – ANNUNCIATI I RICORSI ALLA COMMISSIONE EUROPEA E ALL' ANTITRUST ITALIANA – IL 12 NOVEMBRE NO CARD DAY E CONFERENZA STAMPA A ROMA

IN QUESTO NUMERO

DDL STABILITA' – ASSOPETROLI: 60MILA POSTI DI LAVORO A RISCHIO

«Per il solo settore della commercializzazione e distribuzione dei carburanti che qui rappresentiamo e per l'indotto immediato, le misure contenute...

LUCA SQUERI: COMMISSIONE INCHIESTA SU ACCISE

(ANSA) – ROMA, 3 novembre – «L'aumento delle accise sulla benzina, previsto dalle clausole di salvaguardia della manovra, è devastante:...

FIGISC ANISA NEWS N. 44/2014

SOMMARIO

FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA: 12 NOVEMBRE: NO CARD DAY

5 novembre 2014

DDL STABILITA' – ASSOPETROLI: 60MILA POSTI DI LAVORO A RISCHIO

5 novembre 2014

LUCA SQUERI: COMMISSIONE INCHIESTA SU ACCISE

5 novembre 2014

GAP TRA PREZZI IN AUTOSTRADA ANCORA PIÙ SU

5 novembre 2014

INTERROGAZIONE PARLAMENTARE SUI GHOST

5 novembre 2014

Numeri precedenti

FIGISC ANISA NEWS N. 44/2014

FIGISC ANISA NEWS N. 43/2014

FIGISC ANISA NEWS N. 42/2014

FIGISC ANISA NEWS N. 41/2014

ARCHIVIO NUMERI PRECEDENTI (dal n. 41/2014)

ARCHIVIO NUMERI 2007-2014

Nota informativa

a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724
www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

FAIB, FEGICA, FIGISC/ANISA: 12 NOVEMBRE: NO CARD DAY

— 5 novembre 2014



CAROCARBURANTI. I BENZINAI DENUNCIANO IL MONOPOLIO BANCARIO ED I COSTI INACCETTABILI DI CARTE DI CREDITO E PAGOBANCOMAT –

ANNUNCIATI RICORSI ALLA COMMISSIONE EUROPEA E ALL'ANTITRUST ITALIANA -

IL 12 NOVEMBRE NO CARD DAY E CONFERENZA STAMPA A ROMA

Comunicato congiunto **FAIB – FEGICA – FIGISC/ANISA**

I Gestori degli impianti di distribuzione carburanti hanno l'obbligo di accettare, in pagamento, la moneta elettronica.

Ma il costo delle commissioni imposte dal sistema bancario è talmente alto da assorbire l'intero margine di gestione e da costringere di fatto gli operatori a scaricare gli oneri direttamente sul prezzo al pubblico dei carburanti.

Questo il risultato dei provvedimenti emanati dal Governo che hanno finito per penalizzare, ancora una volta, piccole imprese, lavoratori e consumatori ad esclusivo vantaggio delle Banche e dei consorzi interbancari che gestiscono sostanzialmente in regime di monopolio l'emissione e l'utilizzo delle carte di credito e del pagobancomat.

Insomma, mentre il Governo impone ad esercenti e consumatori l'utilizzo delle carte, dall'altro lascia assolutamente libero il sistema bancario di fissare condizioni e costi a proprio piacimento e in ragione delle sue esigenze.

È sufficiente dire che il costo imposto ai Gestori italiani è complessivamente superiore all'1,5%, a fronte di un margine lordo inferiore al 2% del prezzo finale che, come noto, per il resto viene intascato dallo Stato, in forma di accise ed IVA, e dalle compagnie petrolifere.

Tutto ciò nonostante persino l'«Europa delle Banche» stia per adottare una normativa che contiene il costo massimo del servizio fra lo 0,2 e lo 0,3%.

Il **12 Novembre**, a sostegno della Conferenza Stampa e dell'avvio delle denunce, **i Gestori non accetteranno alcuna carta (bancaria e aziendale) per manifestare lo stato di disagio della Categoria che è avviata, se non interverranno fatti nuovi, ad una vera e propria disobbedienza civile, rifiutando la moneta elettronica in pagamento.**

QUALE E' L'AUTORITA' CHE PUÒ OBBLIGARE UNA PICCOLA IMPRESA A VENDERE IN PERDITA?

Ci attendiamo che l'Unione Europea da una parte e l'AGCM nazionale dall'altra, a seguito della denuncia, intervengano per ripristinare certezza del diritto e libertà di concorrenza.

È arrivato il momento di dire basta allo strapotere delle banche che speculano sulle piccole imprese a favore di chi fa speculazione.

Lo Stato, dopo aver reso obbligatoria da luglio, l'accettazione dei pagamenti effettuati con moneta elettronica ha di fatto lasciato che il sistema delle banche e dei servizi interbancari di gestione delle carte di credito e di debito – facendosi forte del nuovo obbligo di legge – caricasse sugli operatori economici costi di gestione assolutamente insostenibili per i gestori della distribuzione carburanti.

I benzinai italiani operano con margini, a seconda delle modalità di vendita, variabili dal 1% al 2% del prezzo finale pagato dal consumatore, mentre i costi per le transazioni elettroniche variano, a seconda degli istituti bancari e dei territori, dallo 0,5% all'1,2%, con punte che arrivano a sfiorare il 2%, di fatto azzerando ogni possibilità di fare impresa e fare utili.

Il sistema di gestione dei POS e delle commissioni risulta, come abbondantemente attestato anche dagli atti del Parlamento, il più alto d'Europa, con costi complessivi che si collocano anche oltre il 50% rispetto alla media comunitaria. Il sistema bancario e dei servizi interbancari, che da un lato metterà insieme un tesoretto di circa 5 miliardi di euro derivanti dal minor costo di gestione del contante [trasporto e contazione del denaro, depositi e sicurezza...] dall'altro sprema i gestori, obbligati da una norma di legge ad accettare



pagamenti elettronici gestiti in forma privatistica, lucrando così ancora un altro mezzo miliardo di euro, in regime di sostanziale cartello ed oligopolio.

Sia pure con la condivisibile motivazione che l'utilizzo della moneta elettronica può contrastare, da una parte, i fenomeni malvitosi, particolarmente cruenti sulla rete carburanti, e, dall'altra, può

contribuire a ridurre aree di evasione ed anche di distribuzione illecita di prodotti petroliferi, le banche fanno però business e lo Stato regala tagli alle loro spese per miliardi di euro.

A pagare il conto i gestori che raccolgono per lo Stato, gratuitamente e a proprio rischio e pericolo fisico ed economico, circa 30 miliardi all'anno tra accise ed Iva.

DDL STABILITA' – ASSOPETROLI: 60MILA POSTI DI LAVORO A RISCHIO

— 5 novembre 2014



«Per il solo settore della commercializzazione e distribuzione dei carburanti che qui rappresentiamo e per l'indotto immediato, le misure contenute nel Ddl di stabilità del 2015 rappresenterebbero una forte perdita volumi che si tradurrebbe inevitabilmente in un rischio per la tenuta del settore ed una inevitabile perdita occupazionale stimata in 60 mila posti di lavoro»: così **ASSOPETROLI** per bocca del suo Presidente **FERRARI AGGRADI**, lunedì all'audizione tenutasi in Parlamento a Commissioni bilancio di Camera e Senato riunite, ha commentato le misure su Iva ed accise contenute nelle famose clausole di salvaguardia contenute nella finanziaria del Governo Renzi, presentando ed illustrando un documento assai argomentato, con una serie di conteggi elaborati anche in collaborazione con **FIGISC ANISA CONFCOMMERCIO** che stimano gli effetti dell'incremento della tassazione sui consumi.

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

Se, come si vede ogni mese dal bollettino dello «stacco Italia delle imposte» – elaborato da un anno da Assopetroli e Figisc Anisa [«l'anomalia italiana, dice Assopetroli, è rappresentata da un carico fiscale eccessivo sui carburanti»] – già oggi e almeno dal 2012 gli italiani pagano 24-25 cent/litro di imposte in più della media dei

cittadini europei, gli aumenti previsti dalle clausole di salvaguardia della finanziaria 2015 [con un effetto sui prezzi da 8 a 13 cent/litro durante l'arco temporale] faranno balzare tale stacco nei prossimi anni fino a 37-38 cent/litro.

Ma al crescere oltre certi limiti della tassazione crollano i consumi e di conseguenza il gettito fiscale preventivo, si penalizzano famiglie ed imprese, si aumenta la soglia di insostenibilità della rete distributiva rispetto al mercato – facendo chiudere al mercato un numero doppio degli impianti che dovrebbero essere chiusi con una ristrutturazione

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

Insomma un danno generale che otterrebbe per giunta un risultato risibile sotto il profilo del gettito erariale. E, infatti, a fronte di aumenti progressivi della fiscalità derivanti dall'aumento delle accise, ma anche delle aliquote Iva fino a tre punti e mezzo, si preventivano, infatti, entrate aggiuntive fino al 2021 per oltre 31 miliardi di euro, ma la flessione dei consumi [così come successo nel triennio 2012-2014] farebbe venir meno nello stesso periodo ben 29,5 miliardi di euro [per incassare imposte aggiuntive si perde l'intera imposta su rilevanti quantitativi di consumi]: in sintesi – come si può vedere dalla tabella – il risultato netto di questo «ciclone» che travolgerebbe

consumi, imprese, famiglie e l'intero sistema distributivo, porterebbe alle casse dello Stato solo 1,7 miliardi di euro in più.

Totale		31,28	-29,57	1,71
---------------	--	--------------	---------------	-------------

	Imposta media	Maggior gettito preventivato	Perdita gettito per flessione consumi	Maggior gettito netto
Anno	euro/litro	mld euro	mld euro	mld euro
2014	0,954			
2015	1,033	3,0	-2,28	0,67
2016	1,061	4,0	-3,55	0,45
2017	1,075	4,5	-4,24	0,28
2018	1,088	5,0	-4,95	0,06
2019	1,086	4,9	-4,85	0,09
2020	1,086	4,9	-4,85	0,09
2021	1,086	4,9	-4,85	0,09

Stima Assopetroli – Figisc/Anisa

Si potrebbe obiettare che si tratta pur sempre di clausole di salvaguardia, destinate a scattare se e solo se non si dovessero sistemare i conti pubblici con altre improbabili risorse [tagli di spesa, maggiori entrate!], ma, dice sempre Assopetroli «*le misure sono ad alto rischio di attivazione:per sterilizzare con efficacia il rischio di aumento delle aliquote iva e dell'accisa occorrerà attendere l'emanazione di ulteriori provvedimenti o che sia attuata, con reale efficacia, una riduzione della spesa pubblica*»

Si sta dunque giocando col fuoco degli artifici contabili e con un bilancio costi/benefici incredibilmente assurdo perfino per questo strano Paese !

LUCA SQUERI: COMMISSIONE INCHIESTA SU ACCISE

— 5 novembre 2014



(ANSA) – ROMA, 3 novembre – «L'aumento delle accise sulla benzina, previsto dalle clausole di salvaguardia della manovra, è devastante: se la misura scattasse, come pare molto probabile, sarebbe dannosa per il Paese, penalizzante per i cittadini, esiziale per un intero settore». Lo ha detto, durante la seduta congiunta delle commissioni Bilancio di Camera e Senato, il deputato **LUCA SQUERI**. «Il gap delle imposte nazionali sui carburanti rispetto alla media UE – ha spiegato Squeri – vale già circa 24-25 cent/litro, con l'aumento arriverebbe fino a 38-39 cent/litro, comportando una riduzione dei consumi che vanificherebbe il gettito erariale aggiuntivo. Molto meglio sarebbe sostituire l'attuale clausola del governo con il gettito derivante da una seria lotta al contrabbando, che per i prodotti petroliferi è stimato in 4 miliardi all'anno. Ed è ora che il Parlamento, anche istituendo una Commissione d'inchiesta – conclude – faccia chiarezza sull'uso di questa misura fiscale, ripristinandone trasparenza e finalizzazione puntuale».

Sull'abuso del ricorso alla tassazione dei carburanti – ed è una questione di principio – sta prevalendo ormai l'assoluta opacità dei Governi che vi ricorrono non solo per motivate esigenze [che da temporanee diventano strutturali e definitive], ma come estrema risorsa generica, impegnata addirittura – come è il caso della presente finanziaria per gli anni dal 2015 al 2021 ed oltre – per parecchi esercizi di seguito.

«Appare opportuno sottolineare l'acuirsi delle incertezze sul gettito futuro, per effetto del crescente ricorso a clausole di salvaguardia che

si connotano sempre più come soluzioni che rispecchiano difficoltà e ritardi nell'effettiva realizzazione della revisione della spesa pubblica».

Questa è l'osservazione del Presidente della **CORTE DEI CONTI**, che nell'audizione di ieri alla Camera ha sottolineato che «da un lato, risultano dilatate le responsabilità addossate al sistema del prelievo, dall'altro si riducono gli spazi della politica fiscale. Una tendenza, questa che risulta accentuata dal parallelo fenomeno che vede un crescendo nella prenotazione di gettito futuro a copertura di già varati provvedimenti di politica economica: basti in proposito richiamare» – ha sottolineato – «la situazione determinatasi sul fronte delle accise, con aumenti di prelievo per complessivi 2,2 miliardi già prenotati fino al 2021 per coprire esigenze di bilancio manifestatesi fin da otto anni prima».

In ogni caso, in ogni Paese normalmente «civile» il cittadino ha il diritto di sapere per cosa, per quale ammontare, per quanto tempo si adottino misure fiscali eccezionali di questa natura, anziché misure alternative: un diritto con tutta evidenza negato agli italiani.

Sulla questione del contrabbando di carburanti, è diffusa la sensazione nel settore e presso le Autorità competenti che esso riguardi ingenti quantitativi di consumi [ne abbiamo dato notizia su FIGISC ANISA NEWS N. 9 del 24.02.2014] che sviluppano una mole di imposte evase stimata in 4-5 miliardi di euro.

Situazione favorita ed esplosa anche grazie all'escalation delle imposte intervenuta negli ultimi anni.

Una valutazione, quest'ultima, evidentemente condivisa anche da **Bankitalia**, che esprimendosi sulla finanziaria ha appena sottolineato che, se dovessero essere attuate le clausole di salvaguardia, «tanto più elevata è l'imposizione tanto maggiore è l'incentivo all'occultazione delle transazioni».

GAP TRA PREZZI IN AUTOSTRADA ANCORA PIÙ SU

— 5 novembre 2014



Cresce ancora nell'ultimo trimestre il delta prezzi intrabrand nella rete autostradale monitorato da ANISA e misurato come differenza tra i prezzi self massimi e quelli minimi rilevati sulle aree di servizio tra tutti i marchi petroliferi presenti.

In aggiornamento all'ultimo dato fornito su FIGISC ANISA NEWS N. 36 del 04.08.2014, dopo sette mesi da gennaio a luglio in cui il delta per il prodotto benzina si era posizionato attorno ai 17,5 cent/litro [con valori di picco mai superiori ai 20,0 centesimi], nell'ultimo trimestre da agosto ad ottobre tale valore si è posizionato, mediamente su 21,3 cent/litro [con un valore di picco massimo pari a 28,9 cent], con un'escursione di 3,8 cent/litro e del 22 %.

Nella media dell'anno, il valore del delta è ora posizionato su 18,6 cent/litro, un valore inferiore al 2013 e coincidente con quello del 2012, ma superiore di 7,5 cent e di 67,6 punti percentuali rispetto all'anno 2009 [primo esercizio monitorato da Anisa].

Per il prodotto gasolio, con una media da gennaio a luglio pari 15,9 cent/litro [con valori di picco mai superiori ai 20,0 centesimi], nell'ultimo trimestre da agosto ad ottobre tale valore si è posizionato, mediamente su 20,3 cent/litro [con un valore di picco massimo pari a 24,0 cent], con un incremento di 4,4 cent/litro e del 28 %.

Nella media dell'anno, il valore del delta è ora posizionato su 17,2 cent/litro, un valore sempre superiore alle singole medie del quadriennio precedente, e più alto di 7,1 cent e di 70,3 punti percentuali rispetto al 2009 [primo esercizio monitorato].

Delta prezzo tra max e minimo self – Medie €/litro

Mesi	Benzina	Gasolio
Anno 2009	0,111	0,101
Anno 2010	0,131	0,105

Anno 2011	0,163	0,142
Anno 2012	0,186	0,155
Anno 2013	0,192	0,146
Gennaio '14	0,191	0,156
Febbraio '14	0,179	0,143
Marzo '14	0,184	0,152
Aprile '14	0,168	0,151
Maggio '14	0,156	0,155
Giugno '14	0,167	0,169
Luglio '14	0,181	0,188
Agosto '14 (*)	0,197	0,191
Settembre '14	0,202	0,212
Ottobre '14	0,239	0,207
Anno 2014	0,186	0,172

(*) agosto ha una sola rilevazione settimanale

Per quanto riguarda invece il delta prezzi infrabrand – calcolato quale differenza tra i prezzi self massimi e quelli minimi all'interno dello stesso marchio – il monitoraggio Anisa ha rilevato i dati mensili medi ed annuali per l'anno 2014 contenuti nelle tabelle allegate.

Anche per questa rilevazione, per la benzina, i valori negli ultimi tre mesi sono in aumento rispetto al periodo precedente su tutte le reti, ma in particolare su quelle di Eni, Kupit ed Api-Ip. I valori medi dell'anno 2014, con le sole eccezioni di Kupit ed Api-Ip [che si mantengono ad un livello tra 6,5 e 9,4 cent/litro], sono tutti superiori a 10 cent/litro, in un range tra un minimo di 11,5 cent/litro di Tamoil ed un massimo di 16,3 cent/litro di Esso.

Per il gasolio, i valori negli ultimi tre mesi sono in aumento rispetto al periodo precedente su tutte le reti, con la sola eccezione di TotalErg.

I valori medi dell'anno 2014, sono inferiori ai 10,0 cent/litro per Api_Ip, Esso, Kupit, Tamoil e TotalErg [che si

figisc anisa news

NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

mantengono ad un livello tra 6,0 e 9,9 cent/litro], sono superiori a 10,0 cent/litro in due casi, in un range tra un minimo di 13,7 cent /litro di Shell ed un massimo di 14,3 cent/litro di Eni.

Delta prezzo self [massimo meno minimo] Media – €/litro – Benzina

Periodo	Eni	Esso	Api-IP	Kupit
gen '14	0,134	0,191	0,038	0,068
feb '14	0,121	0,173	0,045	0,049
mar '14	0,122	0,178	0,041	0,062
apr '14	0,127	0,162	0,046	0,059
mag '14	0,131	0,149	0,034	0,062
giu '14	0,133	0,141	0,074	0,104
lug '14	0,138	0,131	0,106	0,143
ago '14	0,155	0,144	0,090	0,120
set '14	0,192	0,162	0,142	0,125
ott '14	0,221	0,191	0,051	0,148
Media	0,148	0,163	0,065	0,094
Periodo	Shell	Tamoil	TotalErg	
gen '14	0,149	0,072	0,142	
feb '14	0,120	0,107	0,142	
mar '14	0,135	0,113	0,148	
apr '14	0,139	0,116	0,130	
mag '14	0,132	0,095	0,141	
giu '14	0,130	0,090	0,137	
lug '14	0,107	0,132	0,118	
ago '14	0,131	0,160	0,119	
set '14	0,156	0,130	0,149	
ott '14	0,154	0,118	0,149	

Media	0,135	0,110	0,138	
--------------	--------------	--------------	--------------	--

Delta prezzo self [massimo meno minimo] Media – €/litro – Gasolio

Periodo	Eni	Esso	Api-IP	Kupit
gen '14	0,135	0,083	0,055	0,049
feb '14	0,139	0,060	0,044	0,048
mar '14	0,133	0,064	0,029	0,066
apr '14	0,136	0,082	0,031	0,041
mag '14	0,126	0,069	0,036	0,080
giu '14	0,141	0,073	0,057	0,135
lug '14	0,141	0,088	0,084	0,181
ago '14	0,138	0,082	0,123	0,154
set '14	0,151	0,092	0,161	0,101
ott '14	0,180	0,107	0,038	0,114
Media	0,143	0,081	0,060	0,094
Periodo	Shell	Tamoil	TotalErg	
gen '14	0,146	0,061	0,104	
feb '14	0,124	0,083	0,104	
mar '14	0,149	0,078	0,111	
apr '14	0,144	0,074	0,105	
mag '14	0,133	0,073	0,121	
giu '14	0,135	0,070	0,118	
lug '14	0,120	0,100	0,084	
ago '14	0,150	0,100	0,069	
set '14	0,153	0,083	0,100	
ott '14	0,132	0,104	0,060	
Media	0,137	0,082	0,099	

INTERROGAZIONE PARLAMENTARE SUI GHOST

— 5 novembre 2014



L'on.le ORESTE PASTORELLI ha presentato nelle scorse settimane l'interrogazione, che di seguito integralmente riproduciamo, sulla tutela dei livelli occupazionali, delle piccole e medie imprese, nonché della salute e dell'incolumità pubblica in relazione alla ghostizzazione della rete distributiva dei carburanti.

PASTORELLI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dello sviluppo economico. — Per sapere —

Premesso che:

- come è noto, il 18 settembre è stato trasmesso a questa Assemblea il testo, approvato dal Senato con modifiche, dell'AC 1864-B (Adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2013-bis);
- in particolare l'attuale, articolo 23 interviene sulla disciplina della rete di distribuzione dei carburanti, di cui al decreto-legge n. 98 del 2011, al fine di liberalizzare maggiormente i distributori cosiddetti self-service, eliminando la distinzione tra le stazioni di servizio nelle aree urbane e quelle poste al di fuori dei centri abitati;
- mediante tale novella, dunque, vengono escluse limitazioni all'utilizzo continuativo delle apparecchiature self-service,

anche senza assistenza, negli impianti di distribuzione ovunque ubicati e non più solo in quelli posti fuori dai centri abitati;

– com'è altresì noto, tale disposizione trova la propria origine nella procedura EU Pilot (n. 4734/13/MARK), avviata dalla Commissione europea con lettera dell'11 marzo 2013;

– in particolare, la Commissione ha rilevato che la legislazione nazionale relativa alle stazioni di servizio ubicate nei centri urbani, limitando l'apertura degli impianti di distribuzione di carburante non presidiati nell'arco delle 24 ore, viola il principio della libertà di stabilimento, previsto dall'articolo 49 TFUE, e il divieto di restrizione territoriale previsto dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a) della direttiva 2006/123/CE (cosiddetta direttiva servizi);

– a tali rilievi il Governo italiano allora in carica replicava con lettera del 30 luglio 2013, che la legislazione nazionale sarebbe volta, in primo luogo, ad evitare l'esclusione delle piccole imprese dal mercato e salvaguardare l'occupazione nel settore e, in secondo luogo, a tutelare la salute e la sicurezza pubbliche;

– a fronte di ciò, la Commissione ha, tuttavia, ritenuto – in modo opinabile – che la protezione delle piccole imprese e, soprattutto, la salvaguardia dell'occupazione nel settore non siano motivi imperativi di interesse pubblico atti a giustificare restrizioni alla libertà di stabilimento. Mentre per quanto riguarda la tutela della salute e della sicurezza pubbliche, si è limitata a rovesciare l'onere della prova in ordine ai rischi per la salute e l'incolumità pubblica derivanti da stazioni di servizio, nei centri urbani, non presidiate;

– l'attuale articolo 23, dunque, costituisce al momento una scelta obbligata per l'Italia, posto che la sua adozione determina l'archiviazione della suddetta procedura di infrazione;

– tuttavia, restano irrisolti i nodi del settore – relativi alla tutela dei livelli occupazionali, delle piccole imprese, nonché della salute e dell'incolumità pubblica – derivanti dagli effetti di questa nuova disciplina, senza contare gli effetti negativi sulla ristrutturazione della rete carburanti:

Per sapere –

– di quali informazioni dispongano il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri interrogati, per quanto di loro competenza, in merito ai fatti riferiti in premessa, con specifico



riguardo agli approfondimenti forniti dal precedente Governo alla Commissione sulla procedura suddetta;

– se il Governo e i Ministri interrogati non ritengano opportuno, nell’ambito delle proprie competenze, attivarsi presso le competenti sedi decisionali europee al fine di

rimodulare gli obblighi gravanti sugli Stati membri in tema di liberalizzazioni, introducendo la possibilità di potervi derogare qualora dalla loro esecuzione discendano conseguenze gravi in materia di tutela dei livelli occupazionali, tutela delle piccole e medie imprese, e tutela della salute e dell’incolumità pubbliche.
