

**Audizione presso la X Commissione (Attività Produttive, Commercio e Turismo) della Camera dei Deputati**

**Memoria di ASSOCOSTIERI su:**

**Risoluzione in Commissione 7-00258 recante “Iniziative urgenti in favore del settore della distribuzione dei carburanti”**

Roma, 1 Ottobre 2019

**Indice:**

Introduzione	3
Il ruolo strategico della logistica petrolifera	3
Proposte ASSOCOSTIERI	4
Rete carburanti ed illegalità	4
Proposte ASSOCOSTIERI	5
Ammodernamento della rete e carburanti alternativi	6
Il ruolo del GPL	6
Proposte ASSOCOSTIERI	7
Il ruolo del GNL	7
Proposte ASSOCOSTIERI	8

Signori Presidenti, Gentili Onorevoli,

desideriamo ringraziare la Commissione X (Attività Produttive, Commercio e Turismo) per questa convocazione e manifestiamo grande apprezzamento per la decisione di avviare un'indagine conoscitiva sul mercato della distribuzione dei carburanti e sui comportamenti illegali nella commercializzazione di tali prodotti in un momento in cui il dibattito sull'illegalità è particolarmente sentito.

## Introduzione

Assocostieri, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia e Confrtrasporto, rappresenta, a livello nazionale, operatori, titolari di depositi costieri e depositi doganali, fiscali e/o commerciali di prodotti energetici che costituiscono la distribuzione primaria e secondaria per l'approvvigionamento del mercato nazionale.

All'Associazione aderiscono aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, i depositi di GNL *small scale* e tutti i terminali di rigassificazione di GNL.

## Il ruolo strategico della logistica petrolifera

La logistica petrolifera si suddivide in **logistica primaria**, costituita da raffinerie, depositi costieri e depositi raccordati a scali ferroviari, e **distribuzione secondaria**, di cui fanno parte i depositi commerciali interni e la rete di distribuzione di carburanti.

ASSOCOSTIERI vuole sottolineare il ruolo della **logistica indipendente**, che è sempre stato quello di garantire l'apertura del mercato e favorire, nello stretto rispetto delle regole, la distribuzione dei prodotti energetici a prezzi competitivi su tutto il territorio nazionale. Ruolo senza il quale la dinamica di **competitività del settore** e dei **prezzi** sarebbe stata senz'altro negativamente influenzata.

Il mercato petrolifero nazionale, altamente tributario dall'estero, è, infatti, approvvigionato attraverso le importazioni di greggio che viene lavorato presso le raffinerie appartenenti alle principali compagnie petrolifere o attraverso le importazioni di prodotti finiti che, in molti casi, vengono effettuate dalle stesse compagnie petrolifere attraverso la propria logistica.

Occorre evidenziare che esiste, inoltre, una logistica appartenente ad operatori terzi indipendenti che importano ed immettono in consumo prodotti finiti, prevalentemente gasolio, per il mercato dell'extra rete, mentre il mercato rete è rifornito per oltre 4/5 dei volumi dalle compagnie petrolifere. I soggetti terzi che non dispongono né di impianti di lavorazione né di impianti di logistica, hanno comunque **accesso al mercato** petrolifero italiano attraverso contratti di ricezione, stoccaggio e movimentazione di proprio prodotto utilizzando le strutture (depositi costieri) di operatori indipendenti titolari di logistica di servizio. Tali ultimi operatori, svolgono attività di ricezione, stoccaggio e movimentazione di prodotti per conto di operatori terzi proprietari del prodotto che intendono immettere in consumo attraverso una propria rete commerciale.

## Proposte ASSOCOSTIERI

ASSOCOSTIERI ribadisce il fondamentale ruolo della logistica indipendente riconosciuto dalla SEN fin dal 2013 per la **sicurezza degli approvvigionamenti**, la **diversificazione** e la **competitività** del sistema Paese

Nell'ambito di un mercato improntato su **legalità, correttezza e contrasto alle frodi fiscali**, la scrivente Associazione ritiene opportuno porre in essere una serie di iniziative volte a:

1. procedere ad emanare misure necessarie per ripristinare le condizioni per un **mercato trasparente e competitivo** per gli operatori attenti alle norme di **correttezza** e di **legalità**;
2. rivedere la logica e la concreta applicazione delle **disposizioni fiscali** in tema di **IVA, doganali** ed in tema di **accise** che devono ispirarsi a logiche di stringente **contrasto all'illegalità**, evitando però di creare situazioni di discriminazione e chiusura del mercato per gli operatori indipendenti;
3. procedere ad un'analisi e verifica della presenza di una **logistica indipendente** nelle varie **aree geografiche** per evitare situazioni di posizioni dominanti.

## Rete carburanti ed illegalità

La situazione delle frodi nel settore degli oli minerali, ed in particolare nella distribuzione dei carburanti ha assunto negli ultimi anni una straordinaria rilevanza. Il **fenomeno dell'illegalità** nel settore petrolifero si è dimostrato essere, infatti, particolarmente **flessibile** e **dinamico**. Dalle **false lettere d'intento** le condotte fraudolente si sono spostate verso l'acquisto dei **piccoli impianti, reti e depositi commerciali** che stanno acquisendo una fetta importante di mercato.

Si assiste, spesso, al proliferare di depositi commerciali acquistati da soggetti di dubbia onestà. Sui depositi commerciali, infatti, l'Amministrazione finanziaria dovrebbe porre la stessa attenzione come per i depositi fiscali. Oggi la frode tende a trasferirsi proprio sui depositi commerciali che, tra l'altro, possono ricevere lettere d'intenti e dove l'attività principale è di vendita all'ingrosso di prodotti petroliferi.

Il Legislatore ha preso coscienza del fenomeno delle frodi fiscali nel settore petrolifero sotto la spinta di operatori onesti e di Associazioni di settore, come ASSOCOSTIERI che ha, fin da subito, fornito il proprio contributo per il contrasto ai fenomeni evasivi in tale settore per ripristinare le condizioni per un mercato trasparente e competitivo.

La **Circolare n. 18 dell' Agenzia delle Entrate** del 7.8.19 ha fornito alcuni importanti chiarimenti in ordine all' applicazione delle misure antifrode contenute nella Legge di Bilancio 2018 ma il sistema dei **controlli antifrode**, dal canto suo, sconta ancora naturali problemi di tempestività tali da non renderlo un deterrente sufficiente a scoraggiare l' evasione fiscale.

Ci preme evidenziare che, se per l' accisa l' erario ha “problemi limitati” poiché il pagamento della stessa è legato al soggetto che detiene il prodotto e che lo immette in consumo e, pertanto, è facilmente individuabile (depositario autorizzato o destinatario registrato), per l' IVA la questione è più complessa. Il pagamento dell' imposta, infatti, è legato al proprietario della merce e non al detentore della stessa. L' incontro tra questi due regimi, ed il particolare valore che il prodotto acquista quando esce dal deposito fiscale ha generato comportamenti fraudolenti che il Legislatore ha cercato di arginare dapprima con la legge di bilancio 2017 e, successivamente, con il pacchetto di norme antifrode contenute nella recente legge di bilancio per il 2018.

## **Proposte ASSOCOSTIERI**

Il pacchetto di norme antifrode presenta ancora molte deroghe e, nello spirito di agevolare il contribuente, è necessario agire su dei punti critici che, di fatto, stanno creando difficoltà proprio agli operatori onesti.

A parere di ASSOCOSTIERI, nell' ambito di un mercato improntato su legalità, correttezza e contrasto alle frodi fiscali, occorre:

1. eliminare le **lettere d' intento** nel settore dei carburanti. Le false lettere d' intento, grazie alla fatturazione elettronica, hanno evidenziato l' esistenza di false cessioni intracomunitarie e di falsi esportatori che hanno generato un falso credito a fronte di un falso *plafond*;
2. rafforzare l' attività di controllo lungo tutta la filiera distributiva grazie ad appositi indicatori di anomalie e di rischio per operazioni sospette;
3. istituire un **Tavolo permanente sul monitoraggio dell' illegalità** con le Amministrazioni finanziarie, le Associazioni di settore e la Guardia di Finanza;
4. assimilare, per finalità antifrode, l' **IVA all' accisa** per consentire, pur nella profonda diversità dei tributi, un qualche positivo risultato;
5. valorizzare i **requisiti qualitativi di compliance** di tipo **soggettivo** (modelli 231 ben predisposti, certificati AEO, possesso di una storica “fedina tributaria” illibata, ecc...) che sono fattori soggettivi da considerare;
6. potenziare la **vigilanza sui prezzi «anomali»** praticati per valorizzare la trasparenza nel mercato dei carburanti a tutela dei consumatori e degli operatori onesti;
7. potenziare il **Portale dell' Osservatorio Carburanti** del Ministero dello Sviluppo Economico che permette di consultare in tempo reale i **prezzi di vendita** dei carburanti effettivamente praticati presso gli impianti di distribuzione situati nel territorio nazionale;

8. **razionalizzare ed ammodernare la rete distributiva**, prevedendo la chiusura dei punti vendita incompatibili e favorendo la chiusura di quelli con un erogato medio molto basso (minore di 500.000 litri annui) prevedendo **indennizzi per la bonifica**;
9. prevedere incentivi per l'**ammodernamento della rete distributiva**, favorendo lo sviluppo del **non oil** e di una rete di **punti di rifornimento/ricarica per combustibili alternativi**.

## **Ammodernamento della rete e carburanti alternativi**

La Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI), recepita nel nostro ordinamento con il D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, istituisce un Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo di una rete di **punti rifornimento/ricarica per combustibili alternativi**. Tra le tipologie di opere sono ricompresi anche i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di **gas naturale liquefatto e compresso**, idrogeno e **gas di petrolio liquefatto**.

## **Il ruolo del GPL**

Al fine di rinnovare il parco veicolare privato circolante, ASSOCOSTIERI ritiene auspicabile favorire la diffusione dei mezzi alimentati a combustibili alternativi, quali definiti dal D.Lgs n. 257/2016, così da ridurre l'impatto ambientale del comparto.

Occorre sottolineare la strategicità del ruolo del GPL e degli altri carburanti gassosi nel contribuire ad una transizione energetica verso fonti a minor impatto ambientale, tenuto conto che il GPL è un combustibile alternativo che copre il 5% dei consumi del settore e che presenta una logistica già esistente e consolidata a livello nazionale ed il cui ampliamento della rete dei punti di rifornimento è già stato previsto dall'art. 7 del D.Lgs n. 257/2016.

I notevoli vantaggi ambientali derivanti dall'utilizzo del GPL come combustibile sono, inoltre, illustrati nella sezione D del Quadro Strategico Nazionale: i dati riportano, studiando le emissioni sull'intero ciclo di vita (*Life Cycle Analysis – LCA*) secondo quanto definito dalla direttiva (UE) 652/2015, che il GPL presenta un'intensità di emissioni di gas serra ponderata durante il ciclo di vita inferiore del 22% rispetto al gasolio e del 21% rispetto alla benzina.

Sotto il profilo delle **immatricolazioni**, alla fine del I semestre 2019, si segnala che sono stati immatricolati in Italia 72.582 autovetture e fuoristrada alimentati a GPL a fronte delle 68.959 immatricolazioni avvenute nello stesso semestre del 2018.

Si fa presente, inoltre, che l'utilizzo del GPL è propedeutico allo sviluppo del **Bio-GPL**, un prodotto ottenuto dalle RSU e dagli scarti dell'agricoltura, che emette il 94% di CO2 in meno rispetto al GPL. La produzione di Bio-GPL nel 2018 in Europa si è attestata

intorno alle 250.000 tonnellate e la previsione è di raggiungere una produzione di 20/25 milioni di tonnellate Bio-GPL al 2050.

## Proposte ASSOCOSTIERI

ASSOCOSTIERI ha sempre sottolineato il ruolo del GPL come combustibile alternativo nel mix energetico per la transizione energetica per assicurare sicurezza e capillarità degli approvvigionamenti.

A tale riguardo è necessario:

1. ribadire la **strategicità del ruolo del GPL** nel contribuire ad una transazione energetica verso fonti a minor impatto ambientale;
2. favorire la realizzazione dei **punti di rifornimento stradali** di GPL in conformità con quanto previsto dall'art. 7 del D.Lgs n. 257/2016;
3. tener conto del fatto che il GPL si ritaglia un ruolo importante sul tema dell'autotrazione e può contare su una **logistica già esistente e consolidata** a livello nazionale che non richiede ulteriori investimenti;
4. estendere al GPL le **eventuali agevolazioni riconosciute agli altri combustibili alternativi** di cui all'art. 2 del D.Lgs n. 257/2016 (per esempio riduzione dell'imposta di bollo, esenzione tariffa autostradale per mezzi pesanti, etc.).

## Il ruolo del GNL

Da sottolineare anche l'importanza dell'utilizzo del GNL nel settore del trasporto pesante o di lunga percorrenza (quali ad esempio le linee extraurbane), combustibile che ad oggi rappresenta l'unica fonte in grado di garantire un'autonomia di migliaia di chilometri di percorrenza e compatibile con l'ingombro volumetrico del veicolo.

Nel quadro di promozione della mobilità sostenibile, appare opportuno promuovere i nuovi usi del gas naturale liquefatto (GNL). Se la tecnologia elettrica sarà centrale nei trasporti individuali, nel settore dei trasporti pesanti (stradali e marittimi) e delle lunghe percorrenze il GNL rappresenta oggi l'unica fonte alternativa efficiente, affidabile ed in grado di garantire autonomie adeguate.

Al fine di promuoverne la diffusione appare necessario dunque attuare una serie di misure volte ad agevolare la creazione di una filiera nazionale solida che possa agevolare la penetrazione del GNL nel settore trasporti.

Con riferimento al numero dei **distributori** di **GNL** e **GNC** in Italia, alla fine del I semestre 2019, si registrano 53 impianti di distribuzione di GNL e GNC alimentati da depositi di GNL in esercizio localizzati prevalentemente al Nord ed al Centro Italia. Nel medesimo periodo sono entrati in servizio 15 nuove stazioni di rifornimento e risultano in

autorizzazione e/o costruzione 20 stazioni di rifornimento e circa 20 impianti in corso di autorizzazione e/o appaltati. Occorre evidenziare che, dei 53 impianti censiti, 52 sono serviti da depositi satellite ed uno da un impianto di microliquefazione che preleva il gas naturale dalla rete. Di questi, 51 sono distributori pubblici che erogano sia GNL che GNC e 2 sono impianti aziendali (LC3 e Tracem) che erogano solo GNL.

Sotto il profilo delle **immatricolazioni**, sempre alla fine del I semestre 2019, sono stati immatricolati in Italia 763 autocarri a fronte dei 553 immatricolati nel medesimo semestre del 2018 (nel solo mese di giugno 2019, sono stati immatricolati 42 autocarri alimentati a GNL).

Sempre nel medesimo periodo, le immatricolazioni di mezzi a GNL hanno quasi raggiunto il valore di 1,900 e si prevede che i mezzi alimentati a GNL immatricolati in Italia alla fine 2019 arriveranno a circa 2,000 unità.

## **Proposte ASSOCOSTIERI**

Al fine di promuoverne la diffusione ASSOCOSTIERI reputa necessario attuare una serie di misure volte ad agevolare la creazione di una filiera nazionale solida che possa agevolare la penetrazione del GNL nel settore trasporti.

Nella fattispecie, le azioni necessarie per promuovere il ruolo fondamentale del GNL nel trasporto pesante posso così riassumersi:

1. realizzare i punti di rifornimento stradali di GNL/GNC ex art. 6 del D.Lgs n. 257/2016;
2. mantenere gli incentivi per l'acquisto di mezzi a GNL/GNC;
3. mantenere una fiscalità agevolata per i mezzi a GNL/GNC;
4. introdurre agevolazioni per il trasporto stradale pesante (per esempio: esenzione pagamento pedaggio autostradale, riduzione dell'imposta di bollo, etc.).

ASSOCOSTIERI, attraverso i suoi rappresentanti istituzionali ed i delegati oggi presenti, desidera ringraziare i Presidenti, Relatori e tutti gli onorevoli membri della Commissione per l'attenzione prestata su una tematica di così rilevante interesse per il Paese.

**ASSOCOSTIERI**