

**Audizione nell'ambito dell'esame della risoluzione 7-00258 dell'On. De Toma, recante  
Iniziative urgenti in favore del settore della distribuzione dei carburanti**

**X Commissione Attività Produttive – Camera dei Deputati  
1° ottobre 2019**

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le nostre aziende sono presenti sia sul canale "rete" (ad esse si riconducono circa il 50% delle stazioni di servizio presenti in Italia), sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Nel merito della Risoluzione 7-00258 dell'on. De Toma sulla quale siamo chiamati oggi a fornire il nostro contributo, dopo un rapido excursus sullo stato del settore del commercio dei carburanti, ci soffermeremo sui seguenti punti oggetto della Risoluzione stessa:

- Ammodernamento e razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti
- Questioni relative ai contratti con i gestori delle stazioni di servizio
- Promozione della legalità nel settore dei carburanti

**Stato del settore del commercio dei carburanti**

Il settore petrolifero, negli ultimi anni, è profondamente mutato. In particolare il downstream italiano, ovvero il segmento della distribuzione dei carburanti, ha cambiato pelle sotto la spinta di molti fenomeni tra cui il progressivo disinvestimento delle "major" petrolifere, le fusioni tra operatori, l'ingresso di nuovi player internazionali, la diffusione di operatori indipendenti dalle Big Oil, le cosiddette "pompe bianche". Ciò ha determinato un quadro più composito e dinamico rispetto al passato, ma anche più instabile e frammentato, a partire innanzitutto dalla struttura industriale e proprietaria dell'infrastruttura. Ciò rischia di trasformarsi in una debolezza di fronte all'appuntamento con la transizione verso la mobilità low carbon. Un passaggio non scontato che imporrà ingenti investimenti per la riconversione.

E' quindi particolarmente apprezzabile e opportuna la ripresa di attenzione della politica verso il settore affinché esso sia governato in una fase delicata, nella consapevolezza che il comparto è e resterà strategico per il Paese.

Dal lato dell'offerta l'operatività della stazione di servizio è cambiata radicalmente anche per l'innovazione tecnologica e l'automazione spinta. I distributori sono dotati di apparecchiature self-service e alcuni operano addirittura senza presidio di personale

(impianti noti come “ghost”). Ciò ha avuto un impatto consistente anche sui rapporti con la forza lavoro nel punto vendita.

Rilevante infine lo sviluppo di servizi e prodotti complementari “non-oil”, seppure in misura non comparabile con i mercati europei più sviluppati. Questa integrazione del business ha consentito soprattutto in altri mercati di migliorare la redditività della stazione di servizio. In Italia anche da questo punto di vista si registra una relativa arretratezza e ciò non aiuta a sopperire al calo strutturale dei consumi oil.

In questo contesto si colloca l’odierna riflessione sulle prospettive della rete che è chiamata ad una forte innovazione verso un nuovo modello di “retailer”, inteso come hub multienergia e multiservizi per il cliente della nuova mobilità.

Oggi come ieri la rete di distribuzione dei carburanti va considerata un patrimonio a servizio del Paese e rappresenta l’infrastruttura per l’offerta dei carburanti alternativi a basse emissioni che muoveranno il trasporto di persone e merci nello scenario futuro. A riguardo va ricordato che il recepimento della Direttiva sullo sviluppo dell’infrastruttura per i carburanti alternativi (D.Lgs. 257/2017), nota come Direttiva DAFI, obbliga per i nuovi impianti e per la rete portante (con erogato consolidato o potenziale superiore ai 5 milioni di litri) la realizzazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici ed inoltre, ove tecnicamente possibile, l’ampliamento dell’offerta con carburanti “green” (GNC e GNL).

In questo contesto evolutivo le PMI della distribuzione si mostrano in grado di dare tenuta al sistema. Negli ultimi anni, anche di fronte al peggioramento del contesto economico e al calo della domanda, hanno continuato ad investire puntando con coraggio sulla commercializzazione di nuovi carburanti a più basso impatto ambientale.

### **Ammodernamento e razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti**

Il primo intervento che la Risoluzione richiede al Governo è relativo alla “**razionalizzazione e all’ammodernamento della rete distributiva**, con una revisione del piano e degli indirizzi di ristrutturazione, prevedendo la **chiusura dei punti vendita obsoleti ed inefficienti**, accompagnata dall’erogazione di indennizzi per la bonifica ambientale e per l’effettivo e definitivo loro smantellamento”.

È nostra convinzione che la rete attuale vada ammodernata per renderla funzionale alle nuove esigenze che si svilupperanno molto rapidamente nelle direzioni sopra accennate.

Su questo fronte i nostri operatori si caratterizzano come la parte più reattiva al cambiamento, e sono decisamente impegnati a cogliere le opportunità dei nuovi mercati che si aprono alla transizione energetica.

Solo a titolo esemplificativo, ad esse si deve lo sviluppo della rete distributiva stradale di LNG-C (90% dei punti vendita attivi sono stati realizzati da operatori indipendenti). Di

grande rilievo sarà anche il ruolo che esse potranno giocare nel sostegno all'elettromobilità.

E' nostra convinzione che in uno scenario a medio termine la ricarica elettrica avverrà in tempi molto più rapidi rispetto ad oggi. Ciò imporrà una dotazione infrastrutturale più evoluta rispetto alle colonnine attuali che possa garantire non solo alta potenza, ma soprattutto grande capacità di accumulo per non disturbare eccessivamente la rete elettrica. Per questo siamo convinti che la stazione di servizio carburanti, opportunamente trasformata, possa rappresentare un punto di riferimento privilegiato.

L'upgrade della rete carburanti merita, a nostro avviso, di essere sostenuto con incentivi specifici in due diversi ambiti:

1. Amministrativo – individuare corsie preferenziali per l'autorizzazione dei nuovi investimenti che rientrano nelle direttrici della "smart city" e "green mobility" (ad esempio: revisione dei vincoli di destinazione d'uso per favorire la realizzazione di una rete GNL-C a servizio della mobilità; ampliamento degli indici di cubatura nelle aree urbane condizionata alla realizzazione di un'infrastruttura elettrica).
2. Economico – prevedere per questi investimenti incentivi economici da erogarsi eventualmente mediante credito d'imposta.

Oltre a ciò l'ammodernamento della rete propone inevitabilmente anche il tema della riduzione del numero dei punti vendita. La rete italiana è oggettivamente troppo estesa e quindi in parte disfunzionale.

Il numero degli impianti è eccessivo sia rispetto a una domanda che sarà strutturalmente calante, sia in rapporto alle media europea, pur considerando la specificità del territorio italiano.

La nostra rete conta 20.800 punti vendita con un erogato medio di 1,3 milioni di litri, in continua riduzione dal 2004 (circa il 25% di impianti con un erogato medio inferiore ai 500mila litri). Lo stato di salute critico della rete italiana appare evidente dal confronto con altri Paesi che hanno adottato un modello più concentrato:

- Francia: 11.000 impianti con un erogato medio di 3,9 milioni di litri;
- Germania: 15.000 impianti con un erogato medio di 3,4 milioni di litri;
- Spagna: 11.500 impianti con un erogato medio di 2,3 milioni di litri.

Il dato comparato rende auspicabile anche in Italia il ridimensionamento della rete distributiva ma, detto questo, occorre concentrarsi su come questa ristrutturazione possa essere concretamente realizzata, posto che l'esperienza e vari tentativi di chiusura pianificata sono un bagaglio di esperienza e allo stesso tempo un monito alla cautela.

La prima razionalizzazione della rete risale al D.Lgs. 32/1998 che prevedeva, tra l'altro, la chiusura di tutti gli impianti incompatibili e condizionava l'autorizzazione per le nuove realizzazioni alla chiusura di tre punti vendita. L'effetto prodotto fu il ridimensionamento della rete di 2000 unità. Recentemente, nella Legge 124/2017, che ha istituito l'Anagrafe Carburanti, si è tornati ad affrontare il tema della razionalizzazione mediante l'istituzione dell'autocertificazione sulla compatibilità alla normativa sulla sicurezza stradale da parte del titolare dell'impianto. Il risultato ha disatteso le aspettative in quanto solo 140 punti vendita risultano incompatibili e andranno pertanto a chiudere.

I modesti effetti dei provvedimenti richiamati vanno anche ricondotti all'inerzia delle amministrazioni coinvolte, in primis quelle locali, che sono tenute alla verifica della compatibilità degli impianti e in carenza a disporre la chiusura d'autorità. Temiamo che lo stesso effetto possa riprodursi anche con riferimento all'ultimo provvedimento legislativo (L. 124/2017) posto che tuttora non risulta essere stato avviato il controllo delle autocertificazioni rese dagli operatori nell'anagrafe ministeriale.

L'esperienza richiamata testimonia il ruolo chiave svolto dall'azione amministrativa ai fini dell'effettiva implementazione delle norme. È quindi prioritario portare a compimento l'ultimo piano affinché esso dispieghi appieno i suoi effetti.

Conseguentemente, rispetto a possibili nuovi interventi di legge finalizzati a imporre la chiusura di altri esercizi commerciali ritenuti obsoleti o inefficienti, esprimiamo forti perplessità innanzitutto di metodo. Riteniamo infatti che una simile iniziativa si porrebbe in contrasto con principi cardine non derogabili dell'ordinamento unionale (innanzitutto la libertà di stabilimento sancita dal TFUE) e nazionale.

A riguardo merita sottolineare quanto appaia problematico tradurre in norma la nozione di obsolescenza ed inefficienza riferite a queste attività commerciale, che al di là dell'andamento economico, operano con pieno titolo in un ambito d'impresa che è stato totalmente liberalizzato.

Si tratta di un profilo critico che pare assorbire ogni valutazione subordinata di opportunità politica. Ciò deve imporre al Legislatore l'attenzione necessaria a garantire che eventuali provvedimenti non siano mero *flatus vocis* ma abbiano concreta applicabilità.

Alla luce di questa preoccupazione riteniamo più realistico puntare su misure premiali a favore delle imprese che optano per la chiusura volontaria. A riguardo può certamente aiutare l'individuazione di meccanismi di alleggerimento degli oneri derivanti dallo smantellamento e dalla bonifica degli impianti, che siano in grado di armonizzare l'interesse pubblico al ripristino ambientale dei siti con la necessità di incoraggiare la riduzione numerica delle attività.

Non è invece praticabile a nostro avviso la strada di incentivi economici per la chiusura volontaria dei punti vendita con fondi posti a carico del settore. L'ipotesi di una nuova

contribuzione obbligatoria al Fondo per la razionalizzazione delle rete sarebbe accolta negativamente ed ampiamente avversata in primo luogo dalle molte imprese virtuose. Imprese che hanno già investito spontaneamente per la modernizzazione dei propri asset e che vedrebbero la ripetizione di questo esborso come un prelievo indebito, ingiustificato, fortemente distorsivo della concorrenza.

Ciò consente di concludere ponendo l'enfasi finale sull'importanza di garantire l'effettività delle norme. In questo contesto di transizione energetica che imporrà ingenti investimenti per la riconversione della rete, la selezione degli operatori va affidata alla competizione sul mercato. Perché ciò avvenga senza distorsioni, occorre che l'Amministrazione dello Stato abbia la capacità di assicurare uniformemente il rispetto delle norme, siano esse fiscali, tributarie, ambientali, giuslavoristiche. Su questo fronte c'è un grande margine di miglioramento da realizzare.

### **Questioni relative ai contratti con i gestori delle stazioni di servizio**

La rete italiana ha come tratto distintivo e virtuoso la presenza del gestore che consente di avere sul punto vendita sia l'offerta in modalità self service che servito. E' un valore aggiunto che il consumatore italiano apprezza diffusamente e questo modello merita di essere difeso.

Gli esercenti sono operatori qualificati che supportano, per quanto di loro competenza, anche la modernizzazione del comparto e meritano attenzione e sostegno in una fase che per tutti è di profonda trasformazione.

Nella nostra visione il ruolo del gestore, opportunamente aggiornato, può diventare ancora più rilevante nel contesto della stazione di servizio del futuro che dobbiamo rendere uno snodo fondamentale non solo per l'approvvigionamento energetico ma anche per i nuovi servizi alla mobilità.

Per questo intendiamo raccogliere il disagio manifestato dalle associazioni di categoria dei gestori: già lo scorso 17 settembre 2019 ha preso avvio una fase negoziale e di confronto tra Assopetroli-Assoenergia e le principali rappresentanze (Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc Confcommercio).

Al centro del dibattito vi è stata la condivisione della necessità di lavorare congiuntamente per promuovere soluzioni sistemiche ai molti problemi che affliggono la rete distributiva dei carburanti. Le criticità sugli aspetti contrattuali evidenziate dagli esercenti sono state recepite dall'Associazione, che ha dato la propria disponibilità all'avvio di un confronto sul principio della regolarità contrattuale, nonché alla valutazione di un protocollo d'intesa e all'approfondimento di nuove forme contrattuali eventualmente da tipizzare, come già avvenuto nel 2014 col contratto di commissione.

Riteniamo invece che gli aspetti economici insiti nei rapporti contrattuali non necessitino di interventi legislativi ad hoc, ma debbano essere affidati al libero accordo tra le parti, seppur all'interno di regole preventivamente condivise e previste dalla normativa vigente.

Infatti, è utile sottolineare che gli operatori in questione si configurano come liberi imprenditori che, come già ricordato, operano in un contesto di mercato, con rapporti di tipo privatistico.

Tanto premesso, con riferimento alle richieste di cui alla Risoluzione dell'On. De Toma, Assopetroli-Assoenergia **non ritiene di poter condividere che**, a legislazione vigente, **il Legislatore possa:**

- a) intervenire coattivamente sul rapporto tra titolari di autorizzazione e gestori al fine di assicurare livelli minimi di tutela e protezione. Tale principio è ben consolidato nella giurisprudenza (*Tribunale di Milano n.829/2016 – Cass. 9576/2004*).
- b) intervenire per riconoscere alle associazioni di categoria un ruolo di vigilanza e controllo sulle violazioni delle norme di settore. La giurisprudenza si è espressa più volte in merito chiarendo che le Associazioni di categoria nulla hanno a che fare con le Organizzazioni sindacali, trattandosi di associazioni private di settore che difendono gli interessi dei loro associati (*Tribunale di Roma RG 20599/2017 – RG 65970/2017 – RG 76931/2017*). Pertanto non può essere loro conferito un potere autoritativo o meno di vigilanza, potestà che altrimenti andrebbe riconosciuta a qualsiasi altra libera associazione imprenditoriale.
- c) individuare e rendere obbligatorio, nella contrattazione tra le parti, il criterio della sostenibilità economica, ignorando la natura privatistica del rapporto tra liberi imprenditori per i quali non possono essere previsti trattamenti economici minimi o garanzie di sostenibilità.
- d) introdurre meccanismi di penalità e/o sanzioni per inadempimento relativi ad accordi collettivi o per l'utilizzo di tipologie contrattuali non previste dalla normativa.

In conclusione, l'Associazione ritiene che lo sforzo condiviso per garantire equità al mercato debba poggiare sui presidi normativi già esistenti, la cui puntuale applicazione va pretesa in sede di giurisdizione, non in sede legislativa. Va evitato il rischio di stratificare nell'ordinamento norme nuove che si rivelano troppo spesso di incerta e problematica applicazione. Questo rende pertanto, a nostro avviso, del tutto superflua e potenzialmente dannosa qualsiasi legislazione speciale quale quella richiesta al Governo dalle Associazioni, non vertendosi in alcuna ipotesi di vuoto normativo.

### **Promozione della legalità nel settore dei carburanti**

Il settore registra dagli ultimi circa otto anni una forte diffusione di varie forme di illegalità, che ha portato alla creazione di un vero e proprio mercato parallelo dei carburanti alimentato da canali di approvvigionamento non convenzionali.

La finalità è frodare le imposte su questi prodotti energetici: in parte l'accisa, in parte largamente preponderante l'IVA. A preoccupare è la scala dimensionale inusitata ed emergenziale assunta dal fenomeno che sottrae gettito all'erario per diversi miliardi di

euro l'anno per quanto riguarda la sola IVA. A ciò si aggiunge la matrice accertata di queste attività che è prevalentemente riconducibile alla criminalità organizzata.

I fattori di attrazione, inter alia, sono rappresentati da:

- un carico fiscale molto alto su benzina e diesel. Tra accise e IVA al 22%, le imposte influiscono sul prezzo al consumo per oltre il 60%.
- una rete logistica e distributiva dei carburanti molto estesa e capillare, che distribuisce un bene di larghissimo consumo.
- la relativa debolezza del sistema antifrode IVA, che seppur notevolmente potenziato in Italia negli ultimi anni con rilevanti novità legislative e di prassi, manifesta punti deboli ancora irrisolti.

L'illegalità si manifesta sul mercato con il proliferare dell'offerta di carburanti sottocosto, a prezzi anormalmente bassi, non coerenti con la corretta attribuzione dei costi industriali. L'allocatione di queste merci avviene sia sul canale rete (B2C) sia sul canale extrarete (B2B) dando luogo a un poderoso fenomeno di concorrenza sleale che degenera le dinamiche fisiologiche del mercato e finisce per inglobare via via pezzi di economia legale nella sfera del mercato illegale parallelo.

Date queste caratteristiche il mondo delle PMI della distribuzione è certamente tra i più danneggiati.

Assopetroli-Assoenergia è in prima linea da cinque anni nel contrasto a questa illegalità ed è co-promotore dei "Tavoli della Legalità", appuntamenti istituzionali di alto profilo che, dal 2016, hanno favorito la cooperazione e il dialogo tra MEF, MISE, Agenzia Dogane Monopoli, Agenzia delle Entrate, Guardia di Finanza, Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo e associazioni di categoria.

I principali risultati ottenuti sono le disposizioni introdotte dalle Leggi di Bilancio 2017 e 2018, ma il problema è ancora lontano dall'essere risolto.

Nello specifico, la Legge di Bilancio 2017 (L. 11 dicembre 2016, n. 232), riformando il Testo Unico delle Accise (D.Lgs 504/1995) ha introdotto:

- l'obbligo di dotare autobotti e bettoline di sistemi di tracciamento della posizione e delle quantità scaricate. Si noti dunque che una norma programmatica relativa al tracciamento della filiera distributiva è stata già emanata ed è ora in fase di progressiva attuazione sotto la guida di Agenzia Dogane e Monopoli;
- la modifica in senso restrittivo del regime dei destinatari registrati abilitati a ricevere merci in sospensione d'accisa;
- la modifica in senso restrittivo del regime dei depositi fiscali abilitati a detenere merci in sospensione d'accisa.

L'anno seguente, con la Legge di Bilancio 2018 (L. 27 dicembre 2017, n. 205), sono stati inoltre introdotti:

- l'obbligo di fatturazione elettronica già a partire dal 1° luglio 2018 per le cessioni di benzina e gasolio (prorogato al 1° gennaio 2019 soli per gli acquisti effettuati presso gli impianti stradali);
- l'obbligo generalizzato di memorizzazione elettronica e di trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi con riferimento alle cessioni di benzina o di gasolio per motori, a partire dal 1° gennaio 2020;
- misure di contrasto all'evasione IVA perpetrata in relazione all'introduzione, nel mercato nazionale, di carburanti acquistati a livello intracomunitario e stoccati presso depositi fiscalmente riconosciuti che prevedono, tra l'altro, che l'immissione in consumo di oli minerali dal deposito fiscale o l'estrazione dal deposito di un destinatario registrato sia subordinata al versamento anticipato dell'IVA con modello F24 senza possibilità di compensazione (**con alcune eccezioni che si sono rivelate il vero tallone d'Achille di tutto l'impianto normativo, vanificandone gli effetti**);
- principi e condizioni generali per il rilascio dell'autorizzazione allo stoccaggio di prodotti energetici di traders presso depositi fiscali o destinatari registrati di terzi, che ne hanno modificato sostanzialmente l'operatività;
- un piano straordinario triennale (2018-2020) di controlli congiunti tra Agenzia delle Entrate e Guardia di Finanza, che si sta concretizzando in decine di indagini dalle quali emergono, con una regolarità impressionante, frodi carosello per milioni di euro.

Nonostante ciò, d'accordo con l'Amministrazione, riteniamo che la situazione non sia normalizzata e che occorra un ulteriore intervento legislativo per contrastare la modalità fraudolenta che resta più diffusa per realizzare il salto d'imposta IVA.

Da tempo richiediamo di procedere con la massima sollecitudine ad adottare le seguenti misure:

1. **Inibizione totale dell'utilizzo della lettera di intenti** su tutta la filiera dei carburanti. Si tratta dello strumento che consente agli esportatori abituali, che si trovano nella condizione strutturale di IVA a credito, di acquistare merci in esenzione di imposta. Questo strumento, che peraltro rappresenta un'eccezione solo italiana all'ordinamento IVA, viene spesso utilizzato impropriamente da falsi esportatori con la sola finalità di frodare l'erario. Nonostante i controlli si siano intensificati e l'Amministrazione sia perfettamente a conoscenza della situazione, le attività fraudolente così perpetrate sono difficilmente identificabili ex-ante, motivo per il quale un divieto *tout-court* sarebbe l'unica soluzione realmente efficace.
2. **Applicazione del regime speciale del c.d. "reverse charge" contemplato dalla Direttiva IVA.** Si tratta della misura emergenziale di carattere temporaneo che consente di neutralizzare l'IVA in tutta la filiera commerciale, specialmente nella parte c.d. "alta" della stessa (il commercio all'ingrosso). Grazie a questa inversione



contabile l'IVA resta, come deve, neutrale, perché assolta dall'acquirente con autofattura e ceduta senza applicazione della stessa. Tale meccanismo dovrebbe seguire tutta la filiera della commercializzazione dei carburanti, fino alla loro distribuzione sulla rete nazionale: all'atto di tale cessione, l'IVA viene applicata e, dunque, incassata dai singoli esercenti dei punti vendita stradali e dagli stessi versata, su base mensile o trimestrale. Fino ad oggi l'amministrazione non ha fatto ricorso a questo meccanismo per ragioni discrezionali relative all'iter amministrativo nazionale ed unionale necessario per la sua introduzione.

Ma ciò non toglie che la proposta possa essere riconsiderata e, anzi, appoggiata, visto che la situazione continua oggettivamente ad essere emergenziale.

Ciò premesso, con riguardo agli altri temi connessi al contrasto all'illegalità citati nella Risoluzione in argomento osserviamo che si richiamano tre interventi chiave: la necessità di potenziare la sorveglianza dei prezzi praticati sul mercato utilizzando le rilevazioni dell'osservatorio prezzi del MISE. Inoltre si richiama l'opportunità di estendere al settore dei carburanti la normativa sulle vendite sottocosto ed infine l'esigenza di contrastare l'illegalità mediante sistemi di tracciamento del carburante e automatismi nel monitoraggio dei carburanti erogati.

Rispetto al primo Assopetroli-Assoenergia concorda sul potenziamento della sorveglianza sui prezzi praticati utilizzando le rilevazioni quotidiane effettuate dall'osservatorio prezzi del Ministero dello sviluppo economico. A riguardo raccomandiamo al Legislatore grande attenzione nel calibrare gli adempimenti affinché ciò non determini aggravii ulteriori, non proporzionati, a carico degli operatori.

Analogo favore esprimiamo verso la seconda ipotesi di intervento, vale a dire estendere al settore dei carburanti la normativa esistente di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 6 aprile 2001, n. 218, recante la disciplina delle vendite sottocosto, a norma dell'articolo 15, comma 8, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.114.

Quanto infine alla richiesta di adozione di misure finalizzate al controllo e tracciamento del carburante in tutte le fasi della filiera dei carburanti (produzione, stoccaggio, trasporto e distribuzione), occorre ribadire che una norma programmatica che va esattamente in questo senso già esiste all'interno della Legge di Bilancio 2017, come precedentemente ricordato.

Quello che occorre non è quindi un nuovo innesto normativo ma solo la coerente attuazione di quanto già previsto. La raccomandazione è quindi evitare, anche qui, stratificazioni inopportune che rischiano di frammentare il quadro legislativo di riferimento.

In attuazione di questa misura programmatica va segnalato che si sono già concretizzati numerosi nuovi adempimenti che entreranno in vigore già nel 2020 determinando un

notevole potenziamento del monitoraggio della filiera, soprattutto se i nuovi dati acquisiti verranno integrati con la banca dati rappresentata dalla fatturazione elettronica. Si tratta segnatamente della: digitalizzazione del DAS (documento di accompagnamento delle merci), memorizzazione e trasmissione telematica dei corrispettivi dei punti vendita stradali, controllo remotizzato delle stazioni di servizio operanti in modalità non presidiata (ghost).

È un piano di azione ampio che cambia in profondità il *modus operandi* dell'amministrazione e delle imprese. Rispetto a ciò non occorre a nostro avviso aggiungere nuove norme, ma solo mantenere con coerenza la direzione di marcia intrapresa.

A sostegno dei lavori di questa Commissione merita inoltre dare conto e atto con soddisfazione della stretta collaborazione instauratasi tra la rappresentanza delle imprese e le amministrazioni coinvolte, Agenzia Dogane Monopoli e Agenzia delle Entrate, che sta dando profondità e sostegno a questa iniziativa pluriennale per riportare la legalità in questo settore.

Assopetroli-Assoenergia continuerà a dare supporto al lavoro delle Istituzioni con analisi e proposte mirate alla salvaguardia e alla modernizzazione di questo comparto fondamentale.