



Camera dei Deputati

Commissione X (Attività Produttive, Commercio e Turismo)

Audizione di IP Gruppo api

8 ottobre 2019

Lo stato della rete e le sue prospettive

La rete di distribuzione dei carburanti è una **“infrastruttura strategica della transizione”**. La sua capillarità e la sua intima correlazione con le abitudini di mobilità degli italiani la rendono un crocevia essenziale e un *asset* potenzialmente formidabile per **guidare i cambiamenti che stanno interessando la mobilità**. Cambiamenti influenzati da alcune dinamiche chiave: quello della **sostenibilità ambientale**, con la necessità di carburanti e forme di alimentazione più sostenibili; e quello della **tecnologia e del digitale**, che abilita nuove forme di mobilità e nuove modalità di acquisto.

Purtroppo gli effetti della continua **riduzione dei volumi della rete** e la conseguente erosione dei suoi margini complessivi hanno finora impedito di giocare questo ruolo guida nella transizione, portando anche all’uscita dal settore di numerosi player internazionali. Episodio scatenante in questo senso è stato certamente il famoso **“scontone”** del 2012, che ha spostato l’intero focus del settore sulla questione prezzo, innescando una competizione unidirezionale sull’abbassamento dei prezzi.

Negli anni la rete è stata interessata da iniziative di **“razionalizzazione”** e **“ridimensionamento”**. Termini che suggeriscono un **approccio costruito al ribasso**, che si è dimostrato del tutto inefficace. Non si è infatti partiti da un chiaro disegno di come debba essere la rete distributiva del futuro né si è fissato un **benchmark tecnologico e di qualità**.

Al contrario, si è cercato senza successo di incoraggiare le chiusure di punti vendita esclusivamente sulla base di incompatibilità stradali, incentrando al contempo tutte le energie del regolatore sulla compressione dei prezzi.

D'altronde un mero calcolo numerico per individuare il numero di stazioni da chiudere, magari sulla base dell’erogato medio, non tiene conto delle caratteristiche orografiche e urbane del territorio italiano, delle esigenze dei suoi cittadini e delle potenzialità dei vari territori.



Il risultato di questo approccio è stato che non si sono fatti crescere gli attori più capaci e determinati a investire sulla transizione e sulla digitalizzazione, quanto quelli più appiattiti sulla rincorsa a una **competizione unidimensionale sul prezzo**. La rete si è sviluppata in maniera polverizzata e priva di indirizzo: a oggi sono oltre 6000 i punti vendita senza marchio presenti nel territorio.

Inevitabile, in questo contesto, lo sviluppo di una dilagante illegalità che, in assenza di controlli, ha permesso ai peggiori di prosperare a danno dei migliori e degli onesti. In tali condizioni anche la liberalizzazione degli approvvigionamenti di carburante, che permette a un punto vendita di acquisire una quota di prodotto da operatori differenti dal marchio che esibisce, ha contribuito, in assenza di controlli, a nutrire l'illegalità.

Illegalità che, infine, si riverbera sulla qualità del prodotto, sulle condizioni dei lavoratori e sulla qualità del lavoro sulla rete, con un proliferare di forme "grigie" di impiego sul punto vendita, in contrasto con la necessità di rilanciare il ruolo del gestore e della presenza fisica sui punti vendita.

Lo stato attuale della rete deriva essenzialmente da questa corsa al ribasso, e si potrà ribaltare solo passando da "ridimensionamento" a "rilancio", con una visione centrata sui **bisogni del consumatore**, che individui quali sono i servizi che una rete del XXI secolo deve offrire. Questi per IP sono:

- **Un'offerta di carburanti sempre migliori dal punto di vista qualitativo e ambientale.** L'idea che il carburante sia una commodity senza qualità intrinseche è stato il primo fattore che ha danneggiato la filiera.
- **Una libertà di scelta sempre più ampia su forme di alimentazione diverse da quelle tradizionali.** È sulla rete che la transizione ambientale si può trasformare da slogan in abitudini di consumo per il vasto pubblico. Dal metano compresso a quello liquido per il trasporto pesante, dal GPL a un elettrico ultrafast che consenta a un veicolo elettrico di ricaricarsi in breve tempo negli spostamenti extraurbani.
- **Una filiera completamente digitalizzata e tracciata per assicurare la qualità dei prodotti, azzerare l'evasione, sconfiggere il contrabbando.**

Un distributore oggi deve essere in grado di dialogare con le agenzie governative su base stabile, fornendo in via digitale tutte le informazioni fiscali e doganali utili a tracciare pienamente la filiera.

- **L'adesione a protocolli di comportamento, trasparenza e cooperazione con le forze dell'ordine.**
- **Un ruolo rinnovato del gestore come punto di contatto con il cliente oltre che di presidio fisico del punto vendita.** Anche la lotta all'illegalità parte da un rinnovato presidio sul territorio, che vede nel gestore un crocevia fondamentale.



Per questi motivi, in relazione alle tematiche evocate nella risoluzione, consideriamo primarie le seguenti aree d'azione:

- **Una lotta all'illegalità basata su innovazione tecnologica e adozione di protocolli di comportamento virtuosi (punti G e L della risoluzione).**
- **Una gestione della transizione verso la sostenibilità che valorizzi il ruolo della rete, aiuti la crescita del Paese e non danneggi la possibilità di movimento delle classi socialmente più vulnerabili.**

Prossimi passi

Il ritorno a una situazione di legalità è condizione essenziale per chi ha deciso di investire sullo sviluppo del settore. Solo la drastica riduzione dei fenomeni del contrabbando e delle frodi consentirà di affrontare le importanti questioni di design futuro della rete con visione costruttiva.

La lotta all'illegalità nel settore è stata segnata in questi anni da una serie di fasi: il periodo 2015-2017 è stato quello dell'allarme e della denuncia su un fenomeno che fino ad allora era rimasto al di sotto della soglia di attenzione. Il 2017-2018 è stato quello della normazione, con numerosi provvedimenti contenuti nelle leggi di Bilancio.

Il 2018-2019 hanno visto l'inizio di un processo di repressione del fenomeno: la sola applicazione della fatturazione elettronica nei primi mesi del 2019 ha permesso all'Agenzia delle Entrate di individuare 37 soggetti, attivi prevalentemente nel commercio all'ingrosso di prodotti petroliferi, bloccando 656 milioni di euro. Nel solo 2019 risultano (da nostra analisi dei comunicati della GDF e di fonti di stampa) almeno nove grandi operazioni concluse dalla Guardia di Finanza, una al mese, con circa 130 milioni di € di evasione fiscale contestati e 206 persone indagate.

Si auspica che, oltre a vedere una crescita della repressione del fenomeno, il biennio 2020-2021 veda progressi sui seguenti ambiti:

- **DEPOSITI**

A fronte di un dimezzamento del numero di distributori (da 40.000 a circa 21.000 in 25 anni), i depositi sono cresciuti esponenzialmente nel nostro territorio. Oggi ci sono circa 400 depositi fiscali e numerosissimi piccoli depositi commerciali che operano con destinatario registrato. Tale ingiustificata proliferazione va posta sotto controllo per assicurare che un punto di passaggio essenziale per i carburanti sia presidiato dalle autorità fiscali e doganali. I primi passi sono stati compiuti con la revisione dei criteri per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio, la creazione di un registro degli operatori e l'obbligo di versamento anticipato dell'IVA.

- **DIGITALIZZAZIONE**

Le importanti innovazioni del registro di carico e scarico digitale, della trasmissione elettronica dei corrispettivi e del Documento di Trasporto Elettronico andranno attuate su tutta la rete. Il loro funzionamento costituirà una base informativa capace di tracciare la filiera nella sua interezza contrastando con efficacia l'illegalità.

È importante che le Agenzie governative (Dogane e Entrate) accompagnino tutti gli attori del settore nell'adozione di queste innovazioni tecnologiche e gestionali, sostenendole nella fase di transizione ma sanzionando successivamente l'assenza di *compliance*.

Il punto di arrivo di questo sviluppo può essere una vera e propria **"blockchain dei carburanti"**, che permetta di tracciare il movimento, la qualità e l'assolvimento del pagamento di IVA e accise di ogni partita di prodotto attraverso tracciatura diffusa.

- **NUOVO RUOLO DEL GESTORE**

Un punto vendita più digitalizzato non è un punto vendita "meno umano". Il ruolo del gestore va rafforzato e ripensato con sguardo innovativo non solo come agente di prossimità nel rapporto col cliente, a cui fornire nuove forme di servizi, ma anche come presidio essenziale nel contrasto all'illegalità. In questo senso sarà importante anche rafforzare le iniziative di formazione a vantaggio del gestore.

- **RIDUZIONE DEL CONTANTE**

La riduzione del contante è elemento essenziale per aumentare la possibilità di controlli oltre che diminuire i casi di criminalità predatoria nei distributori. Si menziona spesso il costo delle operazioni di pagamento elettronico, mentre è raro che venga evidenziato il costo di gestione del contante per le aziende. Il settore carburanti mobilita una larghissima quantità di contante, è anche il principale oggetto di criminalità predatoria (si contano circa 11 attacchi all'anno ogni 100 accettatori, contro 1,4 attacchi del settore bancario, fonte OSSIF).

La rete si è mossa, per una volta, in anticipo sulle tendenze normative introducendo lo scorso anno innovazioni che possono essere rafforzate ma anche ispirare la redazione della prossima legge di bilancio: l'abolizione della scheda carburanti cartacea; la deducibilità/detraibilità ai fini IVA/IRPEF dell'acquisto di carburante per gli operatori professionali solo con pagamenti digitali e il credito di imposta a favore del gestore sui pagamenti digitali (la commissione delle carte grava anche sulle accise, pesando molto sugli operatori).

I prossimi sviluppi sulla digitalizzazione dei pagamenti, annunciati dal Governo nella Nota di Aggiornamento al DEF, vanno declinati in maniera da avere un impatto anche sulla rete carburanti.



- **CABINA DI REGIA PREZZI**

In aggiunta, uno sforzo dovrà essere fatto per l'utilizzo del portale prezzi gestito dal Ministero dello Sviluppo Economico per individuare prezzi anomali che spesso costituiscono spie di prodotto illegale. Per farlo il Portale deve fungere da vera e propria **cabina di regia**, con una rafforzata capacità di intelligence sull'andamento dei prezzi in tempo reale, e una accresciuta cooperazione con la Guardia di Finanza.

- **DICHIARAZIONI DI INTENTO**

Uno sforzo ulteriore anche dal punto di vista normativo potrà essere fatto per limitare o tracciare maggiormente mediante un database unico l'acquisto di carburanti tramite dichiarazioni di intento, che hanno rappresentato negli anni un forte canale di evasione IVA.

- **COMPORAMENTI**

È infine auspicabile che, per rafforzare il lavoro di repressione da parte delle forze dell'ordine, le imprese sviluppino protocolli di comportamento per i loro partner in grado di premiare comportamenti virtuosi e marginalizzare quelli potenzialmente fraudolenti.