



TAMOIL ITALIA S.p.A.

Via Andrea Costa, 17 – 20131 Milano – Tel. 02.26816.1 – Fax 02.26816.266 – www.tamoil.it
Per corrispondenza: Casella Postale 17100 – Ufficio Postale Milano 67 – 20128 Milano

Contributo di Tamoil Italia S.p.A. relativo alla Risoluzione in commissione 7-00258, testo di Martedì 11 Giugno 2019, seduta n. 188 presentata dal Deputato Massimiliano De Toma.

Tamoil Italia S.p.A. opera nel downstream petrolifero Italiano da 33 anni, focalizzando le proprie attività nelle fasi di approvvigionamento di prodotti petroliferi finiti (principalmente benzine, gasoli, jet), nella gestione logistica degli stessi attraverso una estesa rete di pipeline e depositi di proprietà e nella commercializzazione di carburanti e lubrificanti, sia attraverso una rete di stazioni di servizio sull'intero territorio nazionale, sia tramite vendite all'ingrosso (extrarete).

Il dibattito sulla rete carburanti e quindi il ruolo che essa avrà nel futuro della mobilità del nostro paese sono senz'altro legati alla transizione energetica che l'Italia sta affrontando.

Gli aspetti ambientali giocheranno infatti un ruolo fondamentale nella definizione di nuovi equilibri, determinando cambiamenti nella domanda di mobilità che inevitabilmente si rifletteranno in cambiamenti strutturali della rete carburanti del nostro paese.

Le sfide ambientali che si devono affrontare delineano scenari futuri caratterizzati da una continua evoluzione della qualità dei combustibili tradizionali, con gli anni sempre meno inquinanti, oltre che da un diverso mix di carburanti (meno fossili a vantaggio di elettrico, metano, gassoso o liquido, biometano, GPL, bio-carburanti e e-fuel) utilizzati da un parco auto differente per composizione (meno endotermico e più elettrico, ibrido, metano) all'interno di diversa fruizione della mobilità (più trasporto pubblico, più car sharing, minor uso privato dell'auto tradizionale).

Tutti elementi che impatteranno senz'altro sulla struttura della rete carburanti, oggi focalizzata soprattutto sulla vendita di carburanti fossili, previsti, appunto, in costante declino nei prossimi decenni.

È quindi secondo noi sbagliato ragionare relativamente al futuro della rete immaginando di preservare modelli e regole adatti ad un mondo che sta cambiando profondamente.

Per queste ragioni supportiamo senz'altro direttive volte a promuovere nuovi carburanti, lo sviluppo equilibrato del mercato dei bio-carburanti e partnership che rendano possibile un'offerta integrata alla domanda di mobilità in ogni sua declinazione (fuel tradizionale, e-fuel, metano, GPL, elettrico, idrogeno, etc).

Ad esempio, seguendo questa linea di pensiero, la società supporta la direttiva Dafi (Deployment of alternative fuel infrastructure) prevista dal Dlgs. 257/2016 per l'installazione di infrastrutture ed impianti per l'erogazione di GNL o GNC e di infrastrutture di ricarica elettrica veloce.

La rete carburanti italiana si caratterizza per l'alta numerosità dei punti vendita (circa 21000 impianti, numero significativamente maggiore di quella degli altri paesi EU) e per una costante e significativa contrazione dei volumi (-17% circa negli ultimi 10 anni). Il calo dei volumi è stato ancora più drammatico nel segmento autostradale (-60% circa negli ultimi 10 anni). In un mercato già di per sé in contrazione, principalmente per l'effetto della maggiore efficienza dei motori, la crisi economica dal 2007-2008 ha avuto un effetto dirompente. La marginalità del settore si è significativamente ridotta sia per le compagnie petrolifere sia per i gestori. Inoltre, è emerso il fenomeno dell'illegalità, favorito, oltre che dalla crisi economica, anche dall'ampia disponibilità di prodotto conseguente alla crisi dell'export. Si è innescato un meccanismo perverso, che ha fatto corrispondere al minor peso degli operatori maggiormente integrati, un'espansione della frammentazione del mercato, con molti piccoli operatori indipendenti, più facilmente aggredibili dal mercato illegale. In questo contesto va sottolineata l'uscita dal mercato italiano di tre importanti multinazionali straniere.

Secondo la nostra opinione la lotta all'illegalità è una condizione necessaria per ristabilire un equilibrio di mercato che garantisca una corretta concorrenza e una soddisfacente remunerazione degli investimenti.

Il contrasto all'evasione dovrebbe basarsi sui seguenti elementi:

Pagamento con carte

Riteniamo assolutamente doveroso incentivare la misura antifrode per eccellenza ovvero l'utilizzo di mezzi di pagamento tracciati in luogo del contante. La riduzione e finanche l'azzeramento di commissioni per importi contenuti di pagamento è certamente da perseguire in maniera più decisa.

Lettere d'intento

Lo strumento è stato ampiamente utilizzato negli anni più recenti per frodare l'erario. L'Amministrazione si è dotata di migliori strumenti di controllo. Ciononostante, i livelli di frodi perpetrati restano alti, con ciò testimoniando la difficoltà di detectare in tempo utile i soggetti evasori. Riteniamo, quindi, opportuno l'introduzione del divieto di utilizzo della lettera di intenti per l'acquisto di prodotti petroliferi.

Micro-depositi e destinatari registrati

Le più recenti leggi di Bilancio hanno reso più severi i requisiti per l'ottenimento di autorizzazione a detenere prodotti petroliferi in sospensione di accisa: riteniamo necessari interventi ulteriormente restrittivi sotto questo profilo, considerato che la capillarità di questi micro-depositi, ora diffusi su tutto il territorio nazionale, non è giustificata dalle reali esigenze del mercato.

Utilizzo nuove tecnologie:

Le più recenti leggi di Bilancio hanno tra l'altro introdotto:

1. l'obbligo di dotarsi di autorizzazione allo stoccaggio di prodotti energetici presso depositi fiscali (cosiddetta normativa traders);
2. l'obbligo di fatturazione elettronica per le cessioni benzina e gasolio in tutta la filiera (compreso il Punto vendita)
3. l'obbligo di memorizzazione e trasmissione giornaliera dei corrispettivi per cessioni di benzina e gasolio autotrazione sin dal luglio 2018 per i punti vendita ad elevata automazione e dal 1° gennaio 2020 per la generalità dei punti vendita
4. l'obbligo di memorizzazione e trasmissione elettronica del registro di carico e scarico ai fini accise dei Punti vendita a decorrere dal 1° gennaio 2020 per gli impianti a più elevata automazione, e a decorrere da diversa e successiva data da determinarsi normativamente per la generalità dei punti vendita

5. l'obbligo di memorizzazione e trasmissione giornaliera dei documenti di accompagnamento di benzina e gasolio autotrazione ad accisa assolta (cosiddetto EDAS).

Esprimiamo naturalmente la nostra soddisfazione per interventi legislativi come quelli indicati che con sistematicità sono volti a tracciare e monitorare l'intera catena dello stoccaggio, della movimentazione fisica del prodotto, della cessione di prodotti petroliferi (segnatamente quelli in relazione ai quali si realizza più frequentemente frodi fiscali, vale a dire benzina e gasolio autotrazione).

Per quanto concerne la normativa traders, riteniamo che detta normativa debba essere indirizzata non solo (come ora accade) nei confronti dei soggetti che detengono rapporti di conto deposito con i titolari di depositi fiscali ma anche nei confronti di quei soggetti che pur non detenendo detti rapporti contrattuali, si interpongono nella catena di acquisto e vendita effettuando acquisti da soggetti depositari. L'azione antifrode a nostro giudizio è tanto più efficace quanto più in grado di intercettare tutti i soggetti operanti nel settore all'ingrosso. Auspichiamo quindi un intervento normativo in questo senso.

In merito al progetto EDAS (di cui al punto 5 sopra elencato), segnaliamo la nostra personale positiva esperienza derivante dalla fase di sperimentazione avviata dal primo di ottobre su uno dei nostri depositi. A nostro avviso occorre altresì rendere obbligatoria nell'EDAS la tracciatura di tutti i soggetti che intervengono nella catena di compravendita di prodotto così da garantire la perfetta riconciliazione tra movimentazione del prodotto e fatturazione elettronica; la segregazione tra operatori di settore, dell'identità del proprio cliente riteniamo possa essere agevolmente ottenuta con gli strumenti informatici oggi a disposizione.

Nel mercato rete vi sono due modalità principali di gestione quella tradizionale con gestore e quella, altrettanto tradizionale, di gestione diretta. Riteniamo che nelle relazioni contrattuali con i gestori si debba porre in essere il massimo impegno affinché le gestioni possano agire nel mercato alle migliori condizioni possibili, generando così un effetto benefico per entrambi i partner commerciali, poiché la positività della gestione riverbera ovvi effetti positivi per la società.

In conclusione, come sopra detto, le compagnie petrolifere e i loro gestori si trovano ad affrontare un mercato in costante evoluzione. Sotto questo profilo una revisione della attuale legislazione pare auspicabile in modo tale da poter consentire l'adozione delle configurazioni contrattuali più idonee. Aumentare il numero delle tipologie

TAMOIL ITALIA S.p.A.

contrattuali applicabili a quelle codicistiche significa aumentare la competitività del sistema con evidenti ricadute in termini di efficienza su tutta la filiera.