



# **Risoluzioni 7-00050 e 7-00079**

## **Audizione unem**

**Commissione X Attività Produttive  
Camera dei Deputati  
13 aprile 2023**

**Riconoscendo la necessità di un intervento volto a razionalizzare e ammodernare la rete carburanti italiana, la nostra audizione si concentrerà sui seguenti temi oggetto delle due Risoluzioni:**

- **Riforma del settore per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete**
- **Lotta all'illegalità**
- **Contrattualistica**

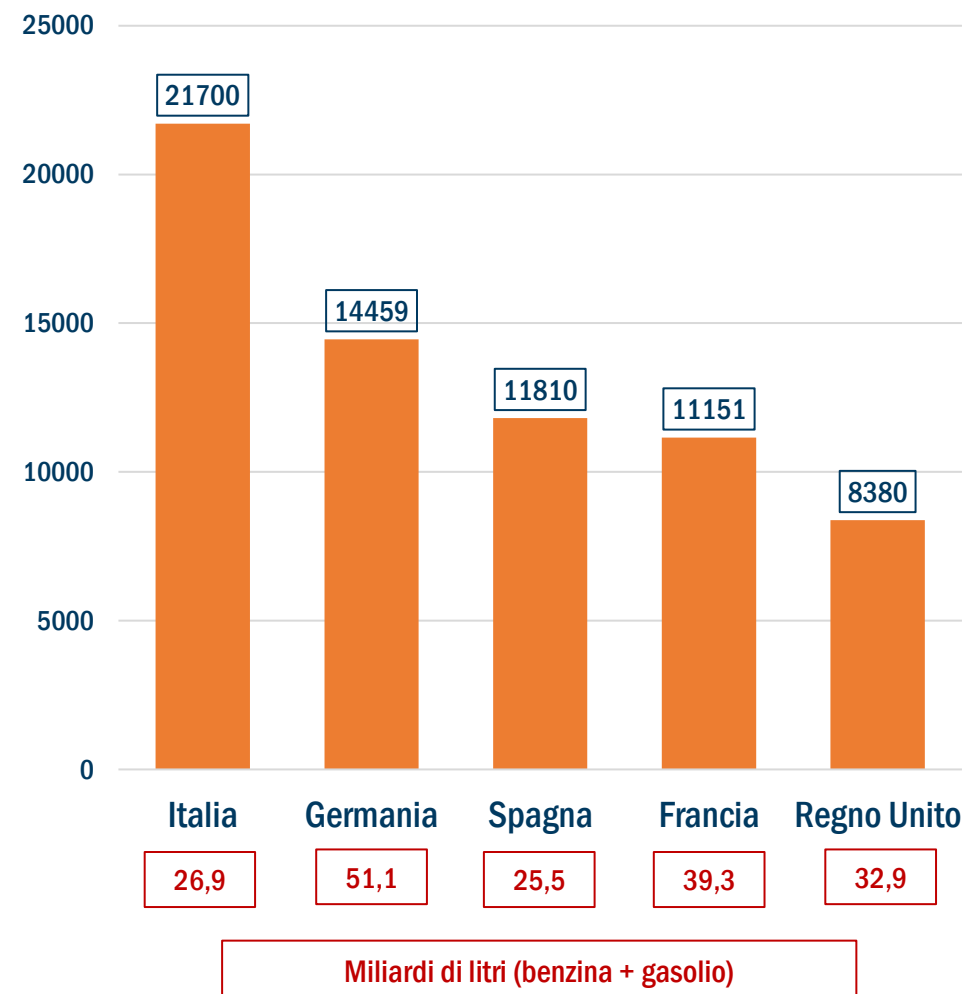
# La rete italiana e il confronto con l'Europa

La rete italiana è storicamente caratterizzata da un numero eccessivo di impianti di carburanti con erogati mediamente molto più bassi di quelli degli altri paesi europei – un terzo di quelli di Germania, Francia e Regno Unito – nonché con attività integrative, il cosiddetto “non oil”, poco sviluppate con grave pregiudizio per la sostenibilità economica degli impianti stessi

Nel tempo è cresciuto il peso delle «pompe bianche» che rappresentano il 30% del totale, mentre il restante fa capo alle principali compagnie petrolifere e a soggetti terzi che espongono il loro marchio

Sia che gli impianti siano delle compagnie petrolifere che di terzi, l'esercizio dell'impianto è affidato nella maggioranza dei casi a soggetti non titolari degli impianti, i gestori

Europa: numero pp.vv. e vendite rete (2021)



# La polverizzazione degli operatori

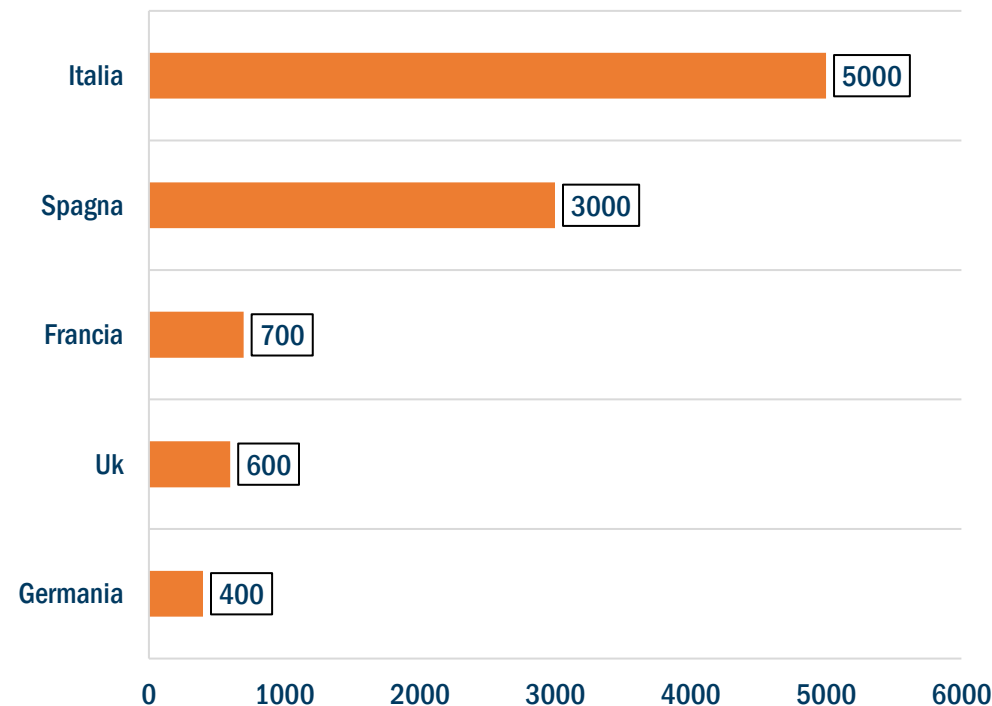
La nostra rete di distribuzione oggi appare estremamente polverizzata

I marchi registrati sulla banca dati del Mase sono attualmente oltre 270, alcuni dei quali con pochissimi impianti

Il numero di punti vendita riconducibili ad operatori con meno di 30 impianti in Italia sono infatti 5.000, contro i 700 della Francia, i 600 del Regno Unito e i 400 della Germania

Una polverizzazione che ha generato una inefficienza complessiva del sistema e ha messo sotto pressione i tradizionali sistemi di controllo

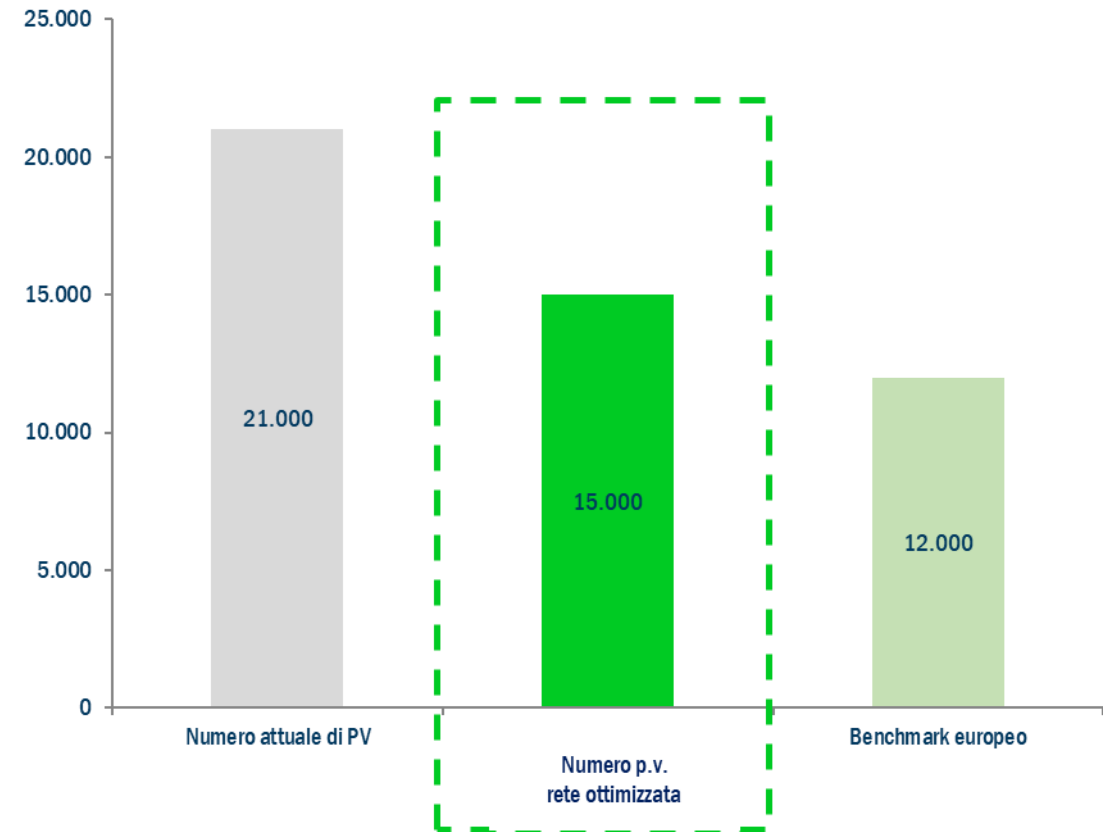
Numero di punti vendita riconducibili ad operatori con meno di 30 impianti (stima 2022)



Fonte: unem su dati Noia

## OBIETTIVO DI OTTIMIZZAZIONE SULLA BASE DELLE «PECULIARITÀ» ITALIANE RISPETTO ALL'EUROPA

- **caratteristiche territoriali:** elevato peso delle aree collinari e montane (70% vs. 40% della Francia)
- **densità veicolare:** numero più elevato di veicoli per 1.000 abitanti; parco circolante veicoli complessivo superato solo dalla Germania
- **tasso di urbanizzazione:** solo il 70% della popolazione risiede in aree urbane vs il 77-83% degli altri
- **caratteristiche veicoli circolanti:** elevata diffusione delle due ruote ed auto con bassa cilindrata media
- **infrastrutture stradali disponibili:** estensione viabilità stradale e autostradale superiore solo a quella del Regno Unito



Fonte: Nomisma Energia «Quale rete ottimale per la distribuzione carburanti in Italia», febbraio 2014

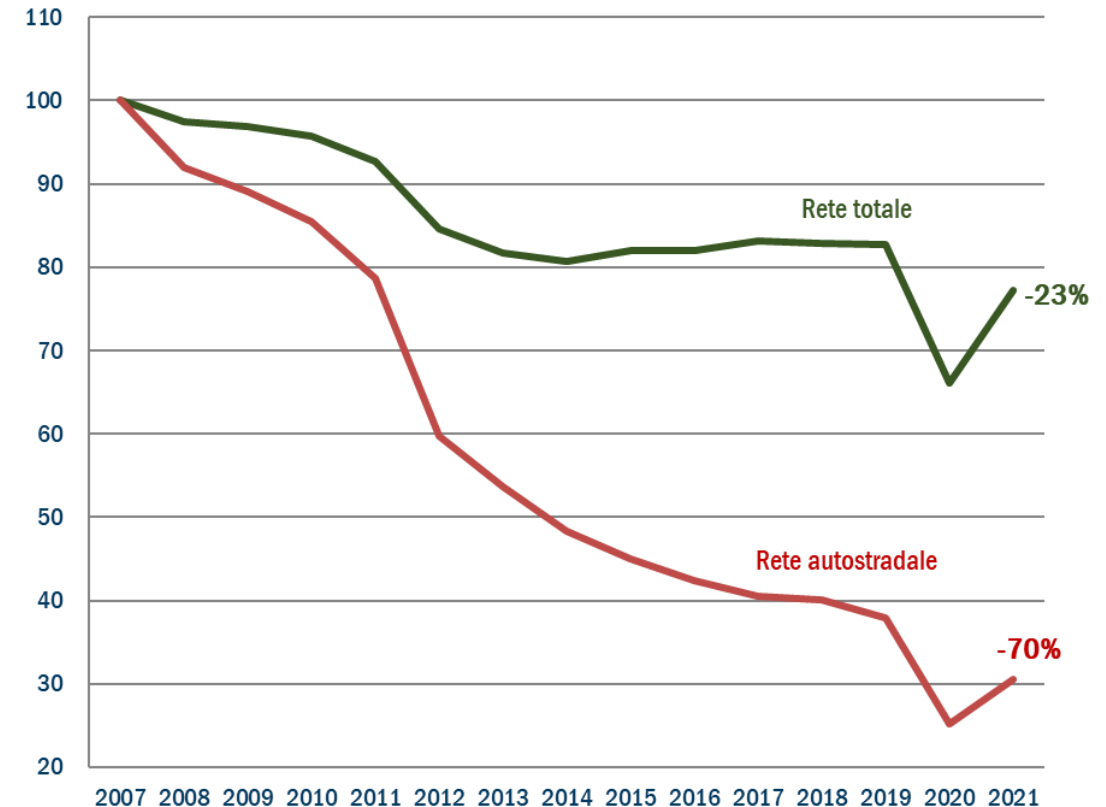
Un caso a sé è la rete autostradale interessata, ormai da anni, da una profonda crisi strutturale dei consumi a fronte di un aumento dei costi operativi e gestionali

Le ragioni della crisi sono riconducibili:

- da un lato, al progressivo calo dei consumi, determinato in primis dalla maggiore autonomia degli autoveicoli, più efficienti, affidabili e meno dipendenti dalla necessità di sosta in autostrada per il rifornimento e/o per gli interventi di manutenzione
- dall'altro, alla necessità di garantire stringenti condizioni operative con maggiori oneri nella gestione rispetto alla rete ordinaria (24/7; presenza servito; royalties al concessionario)

## Italia - vendite carburanti

(benzina+gasolio motori+Gpl) (Indice 2007=100)



**CONDIVIDIAMO L'OPPORTUNITÀ DI UN INTERVENTO VOLTO A FAVORIRE UNA SIGNIFICATIVA MODERNIZZAZIONE E RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE ANCHE NELLA PROSPETTIVA DELLO SVILUPPO DI CARBURANTI ALTERNATIVI (NON SOLO RICARICHE ELETTRICHE MA PURE CARBURANTI LOW CARBON LIQUIDI E GASSOSI - E-FUELS, BIOCARBURANTI, RECYCLED CARBON FUELS, IDROGENO, BIOGAS NATURALE)**

## **In particolare, sarebbe opportuno:**

- **Assicurare l'attuazione delle vigenti norme di incompatibilità (Legge n. 124/2017)**
- **Mantenere procedure di smantellamento e bonifica degli impianti chiare e certe nei tempi**
- **Dare rapido avvio alla razionalizzazione e conversione degli impianti di distribuzione dei carburanti autostradali elaborando un piano ad hoc di concreto aggiornamento del Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015**
- **Introdurre un regime autorizzativo rafforzato per l'installazione/esercizio dei p.v. nel rispetto delle regole della concorrenza e del mercato**
- **Elaborare una programmazione della rete per bacini garantendo comunque un'offerta capillare sul territorio**
- **Prevedere misure di incentivazione per la modernizzazione della rete, anche favorendo processi di aggregazione tra operatori della rete oil e non-oil**
- **Prevedere un Fondo pubblico per la chiusura e smantellamento degli impianti non idonei alla modernizzazione**

# Il punto vendita energie per la mobilità



**IL FENOMENO DELL'ILLEGALITÀ NEL SETTORE DEI CARBURANTI È ESPLOSO NEGLI ULTIMI ANNI  
A SEGUITO DEI MUTAMENTI DELL'ASSETTO DEL MERCATO:**

**IERI**

**Gli obblighi IVA e accisa gravavano su pochi soggetti di grandi dimensione,  
controllabili più agevolmente**

**Relativa stabilità politica dei Paesi produttori del Mediterraneo**

**OGGI**

**Gli obblighi IVA e accisa gravano su una molteplicità di soggetti, anche di  
piccolissime dimensioni**

**Forte instabilità Paesi produttori del Mediterraneo**

**PER CONTRASTARE IL FENOMENO DELL'ILLEGALITÀ È NECESSARIA LA TRACCIATURA SIA FISICA CHE FINANZIARIA DEL PRODOTTO LUNGO TUTTA LA FILIERA A MONTE E A VALLE**

**SI È QUINDI PROCEDUTO, A PARTIRE DAL 2016, A:**

- **Individuare le fattispecie illecite più ricorrenti:** evasione IVA; frodi carosello; utilizzo improprio lettera d'intento - evasione accisa; false compensazioni; abuso figura del destinatario registrato; polverizzazione depositi fiscali
- **Introdurre misure** per prevenire le frodi attraverso l'eliminazione delle lettere d'intenti e il controllo automatizzato di tutte le transazioni fisiche e finanziarie della filiera (fattura elettronica, e-das, pagamento elettronico sui p.v., etc.)

**CIÒ HA RESO I CONTROLLI PIÙ RAPIDI E HA CONSENTITO UN PRIMO CONTENIMENTO DEL FENOMENO:  
OCCORRE COMPLETARE IL PROCESSO DI AUTOMAZIONE**

## PRIMO VERSAMENTO IVA

### **Primo versamento dell'IVA per i soggetti non affidati dall'Amministrazione**

Legge 205/2017 art. 1 co. da 937 a 943

Versamento anticipato dell'IVA per l'immissione in consumo di carburanti benzina e gasolio da deposito fiscale e/o deposito di destinatario registrato per soggetti ritenuti non affidabili. D.L. 124/2019, art.6. Versamento anticipato per tutti i soggetti che effettuano operazioni d'immissione in consumo da depositi fiscali di stoccaggio con capacità < a 3.000 mc.

### **Monitoraggio utilizzo lettera d'intento per acquisto carburanti**

Direttoriale AE n. 213221 del 02/12/2016

Revisione del contenuto della dichiarazione d'intenti e delle modalità e termini di trasmissione

### **Divieto dell'utilizzo della lettera d'intenti**

D.L.124/2019, art. 6, comma 1, lettera c) divieto di utilizzo della lettera d'intenti per l'acquisto o l'importazione di carburanti ad eccezione di quelli acquistati dalle ditte di autotrasporto da soggetti diversi dai depositari autorizzati

## TRACCIATURA FINANZIARIA E FISICA DEL PRODOTTO

### **Legge 232/2016, art. 67, comma 1) lettere a) e c).**

Dotazione per autobotti e bettoline di un sistema di geolocalizzazione e di misurazione delle quantità scaricate di prodotti sottoposti ad accisa.

Determinazione ADM del per i carburanti marina

### **Legge 24/11/2006, n. 286 . D.L. 124/2019 art. 11. Determinazione ADM 10/5/2020 n. 138764**

Telematizzazione del documento fiscale di circolazione dei carburanti, benzina e gasolio ad imposta assolta DAS

### **Legge n . 193/2016 convertito con L 232/16 art. 4, co 1, lettera g).**

### **Direttoriale ADM 21/3/2019 n. 724**

Registro telematico carico e scarico indicando livelli di temperatura e di giacenza dei prodotti

### **Legge 205/2017 art. 1 co. da 909 a 917**

Obbligo di fattura elettronica dal 1° luglio 2018 per cessioni di benzina e gasolio motori

### **Legge 205/2017 art. 1, co . da 920 a 927**

Abrogazione scheda carburanti (1.1.2019),

Deducibilità dell'acquisto solo con fattura elettronica (1.1.2019) con pagamento tracciato, anche elettronicamente

### **Legge 205/17 Art. 1, commi da 909 a 917 . Direttoriale AE del 22/4/2020 n. 171426/2020**

Trasmissione telematica dei corrispettivi dei punti vendita carburanti derivanti dalle cessioni di benzina e gasolio

Ai sensi della normativa vigente, l'impianto di carburanti può essere condotto attraverso:

1. **Gestione diretta:** gestito direttamente dal titolare dell'impianto che ha la proprietà del prodotto e opera con una propria organizzazione sulla base delle norme civilistiche esistenti
2. **Affidamento a terzi (gestore):**
  - Il titolare dell'impianto affida ad un «terzo» in uso gratuito tutte le attrezzature (c.d. comodato d'uso petrolifero), con un contratto di fornitura in esclusiva per l'approvvigionamento dei prodotti (D.Lgs. n. 32/98)
  - Sulla base della Legge n. 57/2001 i **rapporti economici** sono regolati secondo modalità e termini definiti da **accordi aziendali** (singola azienda titolare/Associazione dei gestori) nel rispetto della disciplina comunitaria (Regolamento 2022/720 e linee guida)
  - mediante **differenti tipologie contrattuali** per l'affidamento e l'approvvigionamento, previa definizione negoziale di ciascuna tipologia mediante accordi tra Associazioni gestori e Associazioni titolari autorizzazione (Legge n. 27/2012), nel rispetto della normativa nazionale ed europea

- ✓ Auspicabile l'applicazione dei contratti «tipizzati» a tutti gli operatori
- ✓ Già oggi la legge prevede la possibilità di introdurre nuovi contratti, oltre a comodato e fornitura: è il caso del «contratto di commissione» tipizzato nel dicembre 2018 da Unem (allora UP) e Associazioni dei gestori
- ✓ Disponibilità a procedere anche alla “tipizzazione” del contratto base di comodato con fornitura in esclusiva per adattarlo alle nuove esigenze operative
- ✓ Il non rispetto delle previsioni di legge determina un dumping contrattuale con riflessi anticoncorrenziali e va quindi contrastato
- ✓ La dimensione ridotta di alcune aziende titolari di impianti non può rappresentare un ostacolo al rispetto della disciplina di settore anche per la definizione degli aspetti economici. Occorre quindi individuare modalità specifiche per la definizione degli aspetti economici per le aziende minori (ad esempio, accordi collettivi su base regionale per operatori con un numero limitato di impianti)
- ✓ Non è concettualmente condivisibile l'introduzione per legge di trattamenti minimi delle gestioni che negherebbe il principio della negoziazione tra le parti, trattandosi di un rapporto commerciale e non di lavoro subordinato. È inoltre tecnicamente non corretto, essendo il rapporto tra le parti caratterizzato da una pluralità di fattori non riconducibili ad un singolo numero (potenzialità p.v., modalità di servizio - self/servito - presenza non-oil, dilazioni di pagamento, orari)



**Vi invitiamo a seguirci sui  
nostri canali social**

 [www.unem.it](http://www.unem.it)  [@unem\\_it](https://twitter.com/unem_it)   [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi/)