

FIGISC ANISA NEWS N. 15/2016

22.06.2016

ASSEMBLEA UNIONE PETROLIFERA (1): LA RETE CARBURANTI



Nello stesso periodo l'erogato medio si è ridotto del 18 per cento, attestandosi nel 2015 a poco più di 1.300 metri cubi/anno, che è meno della metà di quello europeo. Nel 2015 i margini di distribuzione sono scesi su livelli più bassi di quelli del 2014, mostrando un peggioramento della già scarsa remuneratività del settore, messo duramente alla prova dalla forte pressione fiscale sui carburanti, nonostante un debole cambio di tendenza nei consumi.

IN QUESTO NUMERO

AUTOSTRAD: A) TAR RIGETTA RICORSI, B) TRAFFICO IN AUMENTO

Fumata nera al Tribunale Amministrativo sui ricorsi presentati a vario titolo contro il decreto balneare [07.08.2015] interministeriale MIT-MISE sulla «ristrutturazione»...

APPROFONDIMENTI SULL'ACCORDO API IP

Ricordando che il testo completo è disponibile presso le sedi nazionali e territoriali di FIGISC, approfondiamo in questa sede -...

FIGISC ANISA NEWS N. 15/2016

SOMMARIO

ASSEMBLEA UNIONE PETROLIFERA (1): LA RETE CARBURANTI

22 giugno 2016

AUTOSTRAD: A) TAR RIGETTA RICORSI, B) TRAFFICO IN AUMENTO

22 giugno 2016

APPROFONDIMENTI SULL'ACCORDO API IP

22 giugno 2016

ASSEMBLEA UNIONE PETROLIFERA (2): PROTOCOLLO ILLEGALITÀ

22 giugno 2016

[Scarica](#)

Nota informativa

a cura della Segreteria Nazionale FIGISC - ANISA

Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 - Roma | Tel. +39 06 586 6351 Fax +39 06 583 31724

www.figisc.it | figisc@confcommercio.it | anisa@confcommercio.it

ASSEMBLEA UNIONE PETROLIFERA (1): LA RETE CARBURANTI

— 22 giugno 2016



Dalla relazione annuale 2016 per l'Assemblea di UNIONE PETROLIFERA – svoltasi a Roma il 22.06.2016 – pubblichiamo i seguenti passaggi relativi al settore della distribuzione carburanti in generale, con un passaggio specifico dedicato alla crisi del comparto autostradale:

<<La distribuzione carburanti: evoluzione quadro normativo e criticità

Nel corso del 2015 la rete di distribuzione ordinaria, pur in un quadro di grandi difficoltà economiche dovute a una marginalità praticamente nulla, ha proseguito nel suo sforzo di razionalizzazione che ha portato alla chiusura di circa 300 impianti. Al 1° gennaio 2016 la rete di distribuzione carburanti stimava infatti 21.000 punti vendita, rispetto ai 21.300 di inizio 2015. A diminuire è stato soprattutto il numero degli impianti di proprietà delle compagnie petrolifere, mentre in crescita è risultato quello degli altri operatori che ormai rappresentano il 50 per cento del mercato. Dal 2007 ad oggi, il numero degli impianti facenti capo ad operatori indipendenti con marchi propri è passato da quasi 1.200 ad oltre 3.400 (+200 per cento), il numero di impianti di operatori indipendenti che espongono marchi delle compagnie petrolifere è sceso da 8.800 a 7.000 (-20 per cento), mentre quello delle compagnie petrolifere da 12.600 a 10.600 (-15 per cento).

Nello stesso periodo l'erogato medio si è ridotto del 18 per cento, attestandosi nel 2015 a poco più di 1.300 metri cubi/anno, che è meno della metà di quello europeo. Nel 2015 i margini di distribuzione sono scesi su livelli più bassi di quelli del 2014, mostrando un peggioramento della già scarsa remuneratività del settore, messo duramente alla prova dalla forte pressione fiscale sui carburanti, nonostante un debole cambio di tendenza nei consumi.

Procedere con vigore sulla strada della riduzione del numero di punti vendita, a partire da quelli insostenibili, appare pertanto l'unica strada da seguire per ridare sostenibilità economica e

riqualificare il nostro sistema distributivo, anche dal punto di vista della sicurezza e del decoro urbano. In tale quadro si pongono le auspiccate misure inizialmente contenute nel Disegno di legge collegato alla Legge di stabilità 2014 e fatte confluire nel Disegno di legge annuale sulla Concorrenza, attualmente all'esame del Parlamento. Tali misure possono rappresentare un primo importante passo in questa direzione, prevedendo un'Anagrafe di tutti gli impianti esistenti, la chiusura di quelli chiaramente incompatibili con la sicurezza stradale e intervenendo anche sul tema delle bonifiche per facilitare il processo di riqualificazione. La proposta contenuta nel Disegno di legge sulla Concorrenza è il frutto del confronto che il Ministero dello Sviluppo Economico ha avuto con le Regioni, l'ANCI e tutte le rappresentanze del settore, ed ha come obiettivo primario la chiusura degli impianti di carburanti incompatibili con la sicurezza stradale.

A livello operativo, procede l'attività del Comitato per la ristrutturazione della rete che opera presso la Cassa Conguaglio GPL per l'erogazione dei contributi per le operazioni di smantellamento ed eventuale bonifica dei siti dei punti vendita chiusi nel triennio 2012-2014, di cui al Decreto Ministeriale del 16 aprile 2013 e successive modificazioni. Le istanze ricevute ad inizio 2016 sono state complessivamente circa 920, alcune delle quali già liquidate, mentre per le altre si deve attendere il completamento dell'istruttoria. A riguardo, permangono alcune difficoltà procedurali ed operative nell'iter istruttorio, nonostante le semplificazioni adottate in sede ministeriale. L'auspicio è quello di un'accelerazione dell'esame delle pratiche, grazie all'impegno degli Uffici preposti, considerata la preoccupazione espressa dagli operatori per la lentezza con cui si procede e tenuto conto che, nel 2015, il settore ha dovuto sostenere l'importante onere economico del finanziamento a saldo del Fondo, effettuato presso la Cassa Conguaglio GPL. Altro nodo da sciogliere è quello del recupero dei mancati finanziamenti al Fondo stesso, fenomeno evidenziatosi già in sede di acconto del versamento e su cui la Cassa Conguaglio GPL sta tuttora lavorando.

In ultimo si pone il problema della gestione del Fondo per la ristrutturazione della rete dopo il 31 dicembre 2016, termine ultimo per il riordino della Cassa Conguaglio GPL. Una soluzione potrebbe essere quella proposta nell'ambito del Disegno di legge Concorrenza, con il trasferimento delle competenze della Cassa al GSE o alle sue controllate.

Il Disegno di legge Concorrenza affida inoltre delega al Ministero dello Sviluppo Economico, sentite le Regioni e l'Antitrust, per la definizione degli "ostacoli tecnici e oneri economici" in cui verrebbe meno l'obbligatorietà di installare presso i nuovi impianti GPL o metano. L'auspicio è che,

tramite tale norma, si possa definire un quadro certo che contemperi la necessità di sviluppare il mercato dei combustibili alternativi, ai sensi della Direttiva DAFI 2014/94/UE, con quella della tutela della concorrenza, facendo venire meno le ragioni di contenzioso tra Stato e Regioni sul tema. Infatti, l'assenza di criteri omogenei a livello nazionale, ha fatto sì che anche nel corso del 2015 la Presidenza del Consiglio dei Ministri abbia impugnato dinanzi alla Corte Costituzionale alcune leggi regionali volte a prevedere l'obbligo per i nuovi impianti di installare GPL e metano. Tali contenziosi non aiutano gli operatori che per investire necessitano di un quadro normativo certo e stabile.

Per la diffusione di tali carburanti eco-compatibili è centrale consentire la loro erogazione anche in modalità *self-service*. In merito si è in attesa dell'emanazione, da parte del Comitato Italiano Gas, Ente federato all'UNI, della norma tecnica per regolamentare l'interdizione dell'erogazione del GPL in serbatoi non destinati alla propulsione del veicolo. Tale regola è necessaria per dare applicazione alle modifiche apportate dal Decreto Ministeriale 31 marzo 2014 al Decreto del Presidente della Repubblica n. 340/2003 per la vendita di GPL in modalità *self-service* non presidiata. Rimane comunque l'ostacolo, posto dalla normativa nazionale, sia per il GPL che per il metano, che condiziona l'erogazione di tali prodotti in *self-service* non presidiato all'utilizzo da parte dell'utente di una scheda a riconoscimento elettronico, senza specificarne chi sia preposto al rilascio della stessa. Peculiarità tutta italiana, essendo consentita negli altri Paesi europei la libera erogazione in modalità *self-service* di GPL metano, 24h/24, senza altri vincoli.

Nell'ambito dell'attuazione degli obiettivi della Direttiva 2014/94/UE si inserisce il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE). Previsto dalla Legge n. 134/20122 e sottoposto a revisione annuale, il PNIRE prevede l'erogazione di un co-finanziamento per l'installazione di colonnine elettriche presso diversi siti, quali parcheggi, marciapiedi, aree della Grande Distribuzione Organizzata e impianti di carburanti. Passaggio indispensabile per il finanziamento statale è l'emanazione, da parte delle Regioni, di Linee guida nelle quali siano meglio specificate le modalità di sviluppo delle colonnine elettriche sul territorio: ad oggi, solo alcune Regioni, tra cui Lombardia, Veneto e Piemonte, hanno emanato dette Linee guida. Ferma restando la bontà dell'iniziativa, restano alcuni nodi da risolvere in materia. Anzitutto, non è ancora stato chiarito come superare l'attuale disciplina che consente la vendita di energia elettrica ai consumatori solo da parte del produttore della stessa, requisito non sempre assicurato dal titolare dell'impianto di carburanti. In merito ai finanziamenti statali, inoltre, non è chiaro se i fondi stanziati siano compatibili con l'art. 107 del Trattato di Funzionamento dell'Unione europea in tema di Aiuti di Stato.



La crisi della rete autostradale

Dopo lunga attesa, con il Decreto Ministeriale del 7 agosto 2015, firmato dai Ministri dello Sviluppo economico e dei Trasporti, è stato approvato il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali. Il Piano, passato al vaglio della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, annunciato come valido strumento per una maggiore economicità ed efficienza nei servizi autostradali, si è rivelato confuso e deludente. Come evidenziato da Unione Petrolifera alla stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, il Decreto Interministeriale, oltre a non dare alcun contributo per l'auspicata ristrutturazione della rete autostradale, interviene pesantemente sui rapporti privatistici tra azienda e gestore.

Per tali motivi, considerato l'aggravarsi della già critica situazione in cui versano gli impianti autostradali, che nel 2015 hanno continuato a perdere volumi (-7 per cento; dal 2007 il calo diventa del 55 per cento) a fronte di un aumento del traffico di oltre il 3 per cento, il settore petrolifero ha depositato, presso il TAR del Lazio, un ricorso contro il Decreto di approvazione del Piano.

Tra gli elementi del ricorso, i criteri cui le concessionarie autostradali devono attenersi per l'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi carbo-lubrificanti e di ristorazione. Criteri che rendono difficile la possibilità per i concorrenti di formulare offerte competitive, soprattutto a causa dell'inserimento di condizioni gravose per i soggetti affidatari. In prima istanza, Unione Petrolifera aveva evidenziato anche l'aspetto critico della tempistica di svolgimento delle gare, che non consentiva agli interessati una partecipazione consapevole e razionale, a danno della concorrenza e, conseguentemente, della qualità dei servizi al consumatore. Tale criticità è stata superata con la nota del dicembre 2015 con cui i competenti Ministeri hanno rideterminato il cronoprogramma degli affidamenti, in scadenza al 31 dicembre 2015, fissando al 30 giugno 2016 il nuovo termine per la conclusione delle gare.



La situazione di contenzioso, che ha visto anche le Associazioni dei Gestori rivolgersi al TAR, ha destato l'attenzione del Parlamento che, nell'ambito di alcune interrogazioni, ha invitato il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a

ridimensionare il clima pesante venutosi a creare. Il TAR ha esaminato nel merito i ricorsi sia delle aziende petrolifere che dei gestori ad aprile 2016, dopo aver respinto la richiesta di sospensione del Decreto Ministeriale, privilegiando l'interesse pubblico del servizio in autostrada.>>

AUTOSTRADE: A) TAR RIGETTA RICORSI, B) TRAFFICO IN AUMENTO

— 22 giugno 2016



Fumata nera al Tribunale Amministrativo sui ricorsi presentati a vario titolo contro il decreto balneare [07.08.2015] interministeriale MIT-MISE sulla «ristrutturazione» della rete autostradale.

Il TAR del Lazio [Sez. Terza, sentenza n. 06630/2016, depositata in data 08.06.2016] ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da **UNIONE PETROLIFERA** nel settembre 2015. A giudizio del Tribunale Amministrativo, infatti, esso non è ritenuto ammissibile per «difetto di legittimazione dell'Unione Petrolifera che non risulta portatrice di un interesse collettivo omogeneo in cui ricomprendere il complesso delle aziende petrolifere coinvolte nella vicenda». Secondo i Giudici, UP ricorrendo si sarebbe messa in contrasto con le aziende associate e rappresentate, in particolare per quanto attiene il numero di impianti destinato alla chiusura – ritenuto eccessivamente limitato – ovvero per quanto attiene [ma sarebbe giusto dire “atteneva”, essendo stato il problema superato dalla nota interministeriale intervenuta nel dicembre 2015 con cui il cronoprogramma è stato ricalendarizzato] i tempi scanditi dal cronoprogramma per lo svolgimento delle gare, reputati eccessivamente ristretti. Secondo il TAR, autentico interesse delle aziende è, per contro, non di dilazionare, bensì di «preservare l'operatività degli impianti per mantenerne o conseguire la gestione e vedere definite in tempi rapidi le procedure ad evidenza pubblica in cui preveda di risultare aggiudicatarie».

A maggior ragione, insiste il TAR, dal momento che le stesse aziende petrolifere «hanno assunto tra loro condotte sostanziali e processuali diversificate, partecipando o meno alle varie gare, impugnando o meno gli atti presupposti alle stesse, denotando dunque interessi contrastanti».

UP, si ricorda, aveva presentato il ricorso contestando sia l'irragionevolezza del cronoprogramma [con i nuovi bandi che dovrebbero comunque essere emanati entro la fine dell'anno] che il mancato coinvolgimento di Antitrust, Autorità nazionale dei trasporti e Regioni, sia l'illegittimità della garanzia della continuità gestionale [chiaramente contro i gestori], che l'irrazionalità della portata della riduzione del numero delle aree di servizio, dalla limitazione delle facoltà di automazione degli impianti che il metodo di calcolo delle *royalty*, violando il provvedimento i principi dell'affidamento e della parità di trattamento nonché dei patti contrattuali.

Il TAR ha dichiarato, con lo stesso provvedimento, inammissibile, per motivi analoghi, anche il ricorso incidentale presentato da **FAIB**, **FEGICA** e **ANISA**, ravvisando addirittura come esso che si ponga «in contrasto con gli interessi dei soggetti gestori che si intenderebbe invece tutelare». A parere del Giudice Amministrativo – che sembra voler segnalare una specie di *autogol* -, infatti, l'eventualità di un accoglimento del ricorso determinerebbe l'annullamento di un decreto che contiene «varie disposizioni a favore dei gestori, quali quelle intese a preservare la continuità gestionale o di previsione di un corrispettivo come indennizzo in caso di non ricollocabilità degli stessi o ancora volte al mantenimento dei livelli occupazionali, senza alcuna certezza di una loro riproposizione in un nuovo eventuale decreto».



Qualche settimana prima [Sez. Terza, sentenza n. 05769/2016, depositata in data 16.05.2016] era stato respinto, con motivazioni sostanzialmente analoghe, anche il ricorso presentato da **KUPIT** contro le disposizioni del decreto attinenti genericamente alla continuità occupazionale dei gestori, e specificamente sul ricollocamento del gestore presso altro impianto in caso di chiusura o, in alternativa, sulla corresponsione al gestore di un indennizzo. «La ricorrente – dicono i Giudici – non specifica se parteciperà o meno, e per

quali impianti, alle procedure concorsuali, né risultano prodotti i relativi atti di aggiudicazione. La lesione dedotta risulta pertanto futura ed eventuale e dunque del tutto priva dei connotati di attualità; inoltre l'interesse all'impugnativa della cennata disposizione potrà semmai emergere in uno col ricorso avverso gli atti di gara».

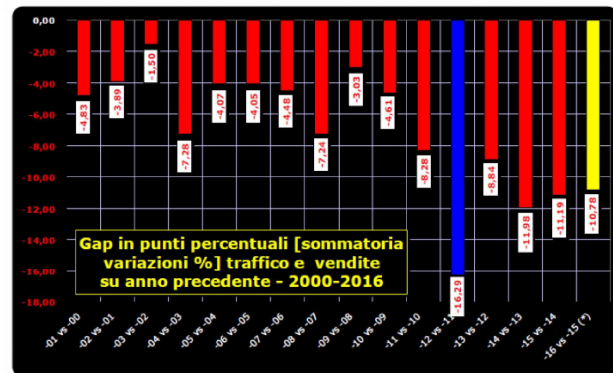
Intanto, essendo disponibili anche i dati tutto il primo trimestre 2016 appena forniti da AISCAT relativi ai volumi di traffico in autostrada [milioni veicoli/km], emerge che vi è un significativo incremento del traffico di veicoli leggeri rispetto allo stesso periodo del 2015: +8,8 %, +4,9 % per quello dei veicoli pesanti e +7,8 % per i veicoli totali. Dopo un avvio timido a gennaio [+3,2 % in totale, +3,9 % veicoli leggeri, +0,8 % veicoli pesanti], febbraio è decollato con un +10,6 % in totale [+10,8 % veicoli leggeri e + 10,0 % veicoli pesanti] e marzo ha denotato comunque un incremento buono anche se non significativo come il mese precedente [+9,5 % in totale, +11,4 % veicoli leggeri e +3,9 % veicoli pesanti].

A fronte di questi numeri positivi, le vendite sommate di benzina e gasolio in autostrada nel primo trimestre [dati MISE] sono invece ancora negative: in complesso un -2,97 % rispetto allo stesso periodo del 2015, con un +1,11 % per i consumi di benzina ed un -3,72 % per quelli di gasolio. Il *gap* complessivo derivante dall'aumento in percentuale del traffico e dal decremento in percentuale delle vendite del primo

trimestre 2016 rispetto al primo trimestre 2015 è di 10,78 punti percentuali in meno [sommando i valori in più del primo parametro (traffico) e quelli in meno del secondo (vendite)].

Un valore ancora elevato, ancorché leggermente meno pesante di quelli del 2015 e del 2014 [-11,19 punti percentuali e -11,98 rispettivamente], per non parlare del 2012 [-16,29 punti percentuali].

Il grafico seguente illustra l'andamento del *gap* [somma dei valori $\pm$ (in più od in meno) del traffico e dei valori $\pm$ delle vendite] di ogni anno dal 2001 al 2015 sull'anno precedente e per il 2016 del primo trimestre sullo stesso periodo del 2015.



APPROFONDIMENTI SULL'ACCORDO API IP

— 22 giugno 2016



Ricordando che il testo completo è disponibile presso le sedi nazionali e territoriali di **FIGISC**, approfondiamo in questa sede – senza toccare alcun elemento economico e/o sensibile ai fini della concorrenza – i contenuti normativi più significativi dell'Accordo stipulato con API IP in data 14.06.2016.

Tra le premesse, il testo riporta che: «Le Parti, anche in considerazione della specificità della rete a marchio IP caratterizzata da una forte presenza capillare sul territorio nazionale, intendono ribadire l'importanza del valore del "servizio" e del ruolo del gestore, imprenditore commerciale autonomo dotato di propria organizzazione, attore determinante per il raggiungimento dei risultati commerciali che, con il presente Accordo, si intendono perseguire, senza che ciò comporti la rinuncia a cogliere tutte le opportunità che la vendita in modalità self service, prescelta da una parte dei consumatori, mette a disposizione».

In materia di «eque condizioni», poi, l'accordo prevede che «Le relazioni tra **api** ed i gestori sono improntate a condizioni di vendita eque e non discriminatorie tenuto conto delle caratteristiche del PdV, delle diverse modalità di vendita, delle condizioni competitive della trade area di riferimento e della particolarità della rete a marchio IP in cui è presente una elevata percentuale di PdV di terzi convenzionati con regime di fatturazione diretta ai gestori».

In materia di «prezzo raccomandato» le condizioni dell'accordo stabiliscono che esso «.....può variare da provincia a provincia in considerazione della logistica e/o delle condizioni del mercato di riferimento. Nell'ambito del bacino di utenza preso a riferimento, il prezzo raccomandato può differire in base alla tipologia di vendita ed alle caratteristiche del PdV».

In materia di «prezzo massimo» i passaggi testuali sono i seguenti: «In nessun caso i gestori potranno superare il prezzo massimo stabilito per ciascuna modalità di vendita. Il rispetto del prezzo massimo è componente essenziale dell'Accordo stesso alla pari di tutti gli altri elementi che lo costituiscono. Il Gestore pertanto usufruendo del presente Accordo, tanto per la parte economica quanto per quella normativa, accetta la presente intesa nella sua interezza senza alcuna eccezione.

Qualora il gestore dovesse praticare un prezzo superiore a quello massimo consentito **api** contesterà al gestore per iscritto la violazione dell'Accordo invitandolo a cessare tale comportamento. In caso di reiterazione del predetto comportamento in spregio all'obbligo di non superare il prezzo massimo, e precisamente al verificarsi della terza violazione nell'arco di sei mesi, **api** invierà formale diffida ad adempiere allo stesso e contestualmente convocherà le Parti firmatarie del presente Accordo ed il gestore interessato per una composizione bonaria della questione. Qualora all'esito della procedura di cui sopra, che deve svolgersi entro e non oltre 30 giorni dalla convocazione delle Parti, non si arrivasse alla conciliazione, **api** potrà intraprendere tutte le azioni a tutela dei propri diritti ed interesse, tra cui la risoluzione del contratto con il gestore, costituendo il comportamento di quest'ultimo grave inadempimento».

In materia di «intangibilità» del margine concordato, l'accordo prescrive che «Lo sconto in fattura.....in quanto convenuto ai sensi del già citato quadro normativo, deve essere inteso quale importo minimo inderogabile ed indisponibile per qualsiasi ulteriore livello di negoziazione che non sia appunto quello collettivo aziendale, fino al termine del medesimo Accordo e comunque fino alla sua modificazione attraverso una nuova intesa collettiva. Con la sottoscrizione del presente Accordo si intendono risolti tutti gli accordi di adesione individuale alle iniziative di sconto assunte attraverso accordi stipulati singolarmente tra **api** ed il singolo gestore nonché ogni altra previsione contenuta in precedenti accordi che dovessero risultare incompatibili o in contrasto con le pattuizioni contenute nel presente Accordo» e puntualizza altresì che «Le Parti convengono sul principio che le condizioni economico-normative – siano esse considerate singolarmente ovvero nel loro complesso – volte a regolare il rapporto tra i Gestori e l'Azienda, in quanto previste dalle intese collettive, costituiscono le condizioni minime sulle quali il Gestore ha il diritto di contare per condurre la propria autonoma impresa e che non sono in alcun modo derogabili da ulteriori accordi individuali che ne riducano l'entità economica unitaria e complessiva o ne alterino in senso peggiorativo il livello qualitativo».



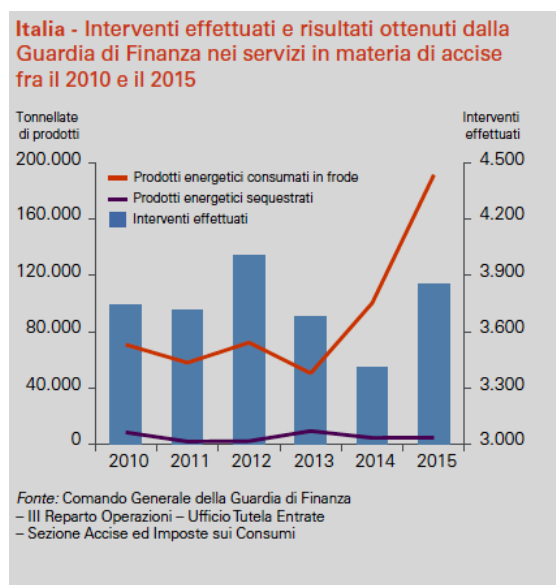
Nello stabilire un nesso funzionale tra intangibilità del margine, valore del servizio e condizioni per la gestione dell'impianto tra le due politiche di prezzo legate alle modalità di erogazione, tra i contenuti vi è la seguente indicazione: «In questo contesto, le Parti hanno infine convenuto sull'opportunità che il differenziale fra il prezzo consigliato per le vendite in modalità self e quello consigliato per le vendite in modalità con servizio vada contenuto in un delta compatibile che non renda particolarmente oneroso per la clientela il rifornimento con tale modalità. Ciò al fine di consentire al Gestore di valorizzare il servizio svolto, rimanendo competitivo utilizzando la modalità di vendita "servito" anche nel mercato delle vendite in self oltretutto con i competitor che operano nel medesimo mercato del servito» [a tal proposito si segnala che sul prezzo nazionale medio il delta ha un valore attuale di circa 13,5 cent/litro, così evolutosi dai circa 9,0 cent/litro del febbraio 2015, con una media nel periodo febbraio 2015 – giugno 2016 di 11,7 cent/litro].

Sulla cruciale questione dei punti vendita IPMatic, l'intesa così si esprime: «Nell'ambito di una strategia di intervento mirato e orientato a particolari bacini di mercato, **api** si è dotata di un certo numero di PdV interamente automatizzati idonei ad essere fruiti dalla clientela senza alcuna assistenza. Al riguardo, tuttavia, **api**, premesso che ha la più piena libertà nella scelta circa lo sviluppo e la riorganizzazione della propria struttura di rete, si impegna ad avviare un tavolo di discussione per valutare, anche per tale tipologia di PdV e qualora le caratteristiche del micro mercato di riferimento lo suggeriscano, l'introduzione della modalità "servito" e modalità/ condizioni contrattuali per verificare la possibilità di affidamento in gestione dei medesimi e di quelli che saranno eventualmente realizzati in futuro in particolari bacini di mercato, a singoli gestori o gruppi di gestori di PdV già insistenti nel medesimo mercato di riferimento anche ricorrendo, laddove possibile, a micro-cluster di territori omogenei».

Infine, segnaliamo la seguente clausola sulla negoziazione futura e sulla eventuale vacanza contrattuale a termine accordo: «Qualora non fosse possibile procedere al rinnovo del presente Accordo entro 1 anno dalla sua naturale scadenza [30.06.2018], **api** riconoscerà ad ogni singolo gestore a cui si applica il presente Accordo, un importo una tantum forfetariamente e complessivamente determinato in [numero coperto]€/klt siva sugli erogati dell'anno 2018. Tale importo, che verrà liquidato a valle del rinnovo dell'Accordo stesso, subirà una riduzione pro-quota mensile qualora venisse sottoscritto dalle Parti prima del 30/06/2020...».

ASSEMBLEA UNIONE PETROLIFERA (2): PROTOCOLLO ILLEGALITÀ

— 22 giugno 2016



Dalla relazione annuale 2016 per l'Assemblea di **UNIONE PETROLIFERA** – svoltasi a Roma il 22.06.2016 –, come ripresi anche da **STAFFETTA**, pubblichiamo le anticipazioni relativi al documento congiunto **UP-ASSOPETROLI** contro l'illegalità del 12.05.2016:

<<L'UNIONE PETROLIFERA, con ASSOPETROLI, ha messo a punto un documento al fine di fornire alle Autorità competenti possibili proposte di intervento in materia fiscale che, se realizzate nei modi e nei termini appropriati, costituirebbero un valido strumento per contrastare un fenomeno in forte crescita.

– Riguardo ai depositi di stoccaggio, che sono la struttura logistica del sistema di circolazione dei prodotti petroliferi in regime sospensivo di accise è stata rilevata la loro eccessiva proliferazione. Attualmente risultano circa 400 depositi fiscali, spesso di modeste dimensioni che non sono giustificabili dalle oggettive esigenze operative o di approvvigionamento del mercato e frequentemente associano anche il regime di deposito Iva divenendo così impianti ad elevata criticità fiscale.

Per tali motivi occorre prevedere che i nuovi depositi fiscali siano limitati ai soli impianti riforniti prevalentemente via mare e/o via oleodotto e a quelli di modeste dimensioni solo se considerati strategici per la logistica e per la distribuzione di prodotti agevolati. Per i depositi fiscali attualmente in esercizio occorre che gli organi di controllo effettuino puntuali verifiche circa il riscontro dei criteri oggettivi e soggettivi indicati

dall'Agenzia delle Dogane nella Circolare 16/D del 28 aprile 2006.

– Anche per i destinatari registrati, ossia operatori che possono ricevere prodotto in sospensione di accisa occorre definire con specifico regolamento i requisiti per accedere a tale istituto, considerato che questo istituto è stato concesso anche a distributori stradali di carburanti che invece, ai sensi della normativa vigente, devono ricevere solo prodotti che hanno già assolto i tributi.

– Altra criticità deriva dalle spedizioni con altri Stati dell'Unione europea. Il regime di circolazione degli oli lubrificanti è semplificato rispetto a quello dei carburanti e combustibili, essendo i primi esclusi dal campo di applicazione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici. Di conseguenza non sono tracciabili le spedizioni di oli lubrificanti da altri Stati comunitari verso l'Italia. Questo sistema favorisce un doppio sistema di evasione fiscale (evasione dell'imposta di consumo sugli oli lubrificanti; utilizzo come gasolio e quindi evasione dell'accisa sui carburanti). Per contrastare questi comportamenti è stato proposto di promuovere presso la Commissione europea l'estensione del sistema di circolazione intracomunitario dei carburanti e combustibili, EMCS (Excise Movement Control System), anche al trasporto degli oli lubrificanti.

Italia - Il contrasto al contrabbando dei prodotti petroliferi. Attività della Guardia di Finanza

Servizio in materia di accise		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Interventi effettuati	n.	3.740	3.714	4.006	3.681	3.409	3.854
Prodotti energetici sequestrati	Kg	8.306.624	1.746.102	2.053.267	9.262.742	4.377.523	4.595.693
Prodotti energetici consumati in frode	Kg	70.782.586	57.926.808	72.265.710	50.410.862	100.474.590	191.655.794

– Si riscontra anche il transito nel territorio italiano di carburanti provenienti da Stati Comunitari dell'Europa dell'Est destinati ad altri stati comunitari che invece vengono distratti per alimentare la rete clandestina di depositi di stoccaggio in Italia. Un valido strumento di contrasto potrebbe essere l'adozione obbligatoria di un sistema di tracciatura elettronica del percorso effettuato dagli automezzi che attualmente è allo studio ai fini della sicurezza stradale.

– La frode fiscale dei carburanti avviene anche con l'utilizzo doloso e fraudolento della dichiarazione d'intenti ai fini della non imponibilità dell'Iva.

Per reprimere il fenomeno è stato proposto di prevedere che l'acquisto dei carburanti e combustibili mediante l'utilizzo dei plafond venga effettuato solo dagli esportatori abituali, che



hanno realizzato l'anno precedente cessioni all'esportazioni o intracomunitarie dei medesimi prodotti.

Tali soggetti dovranno anche ottenere, su specifica richiesta di una preventiva certificazione dell'Agenzia delle Dogane che attesti l'ammontare delle suddette operazioni effettuate nell'anno precedente.

L'Agenzia delle Entrate dovrebbe rilasciare ricevuta di presentazione telematica della dichiarazione d'intenti, con specifico riferimento ai prodotti energetici in questione solo dopo aver ricevuto dall'Agenzia delle Dogane l'anzidetta certificazione che attesti l'ammontare delle operazioni di export e/o comunitarie nell'anno di riferimento, superiore a un valore di un milione di euro.>>
