



Camera dei Deputati

Commissione VI (Finanze) - Audizione di IP Gruppo api

31 ottobre 2023

IP è il più importante attore privato del settore della mobilità e dei carburanti. Un'azienda tutta italiana, presente da 90 anni sulle strade, oggi con 4600 aree di servizio e un vasto sistema logistico che rifornisce numerosi porti e i principali aeroporti italiani.

Negli ultimi mesi la crescita di IP ha visto due passaggi importanti:

- Il via libera dall'antitrust, che ha consentito l'acquisizione degli asset della Esso italiana, tra cui la Raffineria di Trecate (Novara), che porta a 10 milioni di tonnellate la nostra capacità di raffinazione, e i contratti di fornitura dei carburanti alla rete di oltre 2000 punti vendita a marchio Esso;
- la firma di un accordo con il Fondo Macquarie per costituire IPLANET, una Joint Venture che installerà circa 2900 punti di ricarica elettrica rapida in 510 stazioni IP.

Siamo grati al Presidente Osnato e alla Commissione per aver voluto convocare questo ciclo di audizioni su un tema che per noi è centrale da anni, e che assume una rilevanza maggiore nel momento in cui sembra finalmente consolidarsi, tra Parlamento, Governo e attori della filiera, la possibilità di una riforma strutturale del settore che lo proietti nel futuro.

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DELLA TRANSIZIONE

Per questo motivo mi fa piacere iniziare non dal *"che cosa bisogna fare"* (quali forme di illegalità vanno combattute e come, ci arriveremo), ma dal *"perché è prioritario farlo"*.

La lotta all'illegalità nel settore dei carburanti, infatti, non significa soltanto assicurare il rispetto delle regole e contrastare la criminalità. È anche condizione necessaria per tutelare e rilanciare il comparto rappresentato dalla raffinazione, dalla logistica e dalla rete di distribuzione, che nel suo complesso è a tutti gli effetti una *"infrastruttura strategica della transizione"*.

Ciò è vero sotto vari profili:

1. La **raffinazione** è un'industria chiave sia per la sicurezza energetica del Paese sia per la sua sostenibilità futura.



- Ci siamo accorti della sua centralità per la sicurezza, da ultimo, durante la crisi ucraina: avere una capacità industriale nazionale di produzione di carburanti ci ha reso più capaci di gestire le strozzature degli approvvigionamenti globali di idrocarburi. È stato un “reality check” rilevante, dopo anni in cui la raffinazione è stata vista solo come un peso.
 - La raffinazione è anche il luogo dove realizzare concretamente la transizione: anzitutto con la produzione di biocarburanti avanzati, che sostituiscono in parte i prodotti petroliferi. Le nostre due raffinerie di Trecate e di Falconara hanno già inaugurato il co-processing di biocarburanti avanzati all’interno del loro ciclo di produzione, ed entrambe stanno sviluppando progetti per la produzione di idrogeno verde attraverso elettrolizzatori, utilizzando il PNRR.
2. Venendo alla **rete**, la sua capillarità, e il suo legame con le abitudini di mobilità degli italiani, la rendono un asset formidabile per guidare i cambiamenti della mobilità, influenzati da due dinamiche chiave: quella della sostenibilità ambientale – con l’avvento dell’elettrico, dei carburanti liquidi sostenibili, dell’idrogeno... – e quella del digitale, che abilita nuove forme di mobilità e nuove modalità di acquisto, oltre alla possibilità di contrastare in maniera molto più efficace le forme di illegalità di cui parliamo oggi.

Se non si parte da qui, dal ruolo centrale del settore dei carburanti nell’evoluzione futura della mobilità, non si comprende, crediamo, la strategicità della lotta all’illegalità. Per anni si sono affrontati i problemi della raffinazione e della rete dei distributori con un approccio al ribasso: chiusure, razionalizzazione, ridimensionamento.

Non si è partiti da un chiaro disegno di come debba essere la rete distributiva del futuro né si è fissato un benchmark tecnologico e di qualità.

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, ma quelli più appiattiti sulla rincorsa a una competizione unidimensionale sul prezzo.

La rete si è, così, sviluppata in maniera polverizzata e priva di indirizzo: a oggi sono oltre 6000 i punti vendita senza marchio presenti nel territorio. Un caso abbastanza unico in Europa. Inevitabile, in questo contesto, lo sviluppo dell’illegalità fiscale che, in assenza di controlli, ha permesso ai peggiori di prosperare a danno degli onesti.

Il meccanismo è semplice, quasi ovvio: poiché il prezzo finale del carburante è in larga parte composto da tasse, qualsiasi espediente per evaderne anche solo una parte – l’accisa, o l’IVA – è premiante e consente di fare il miglior prezzo e di distruggere la concorrenza degli operatori legali.

Da qui la ricerca spasmodica, e piuttosto creativa, di forme variegata di frodi che si sono susseguite negli anni: lo sdoganamento di gasolio pagando l’accisa più bassa destinata ai lubrificanti, la



creazione di società cartiere con falsi crediti IVA, l'abuso delle agevolazioni accisa per i carburanti agricoli, ecc. Solo per citare i più comuni.

Questa illegalità si riverbera sulla **qualità del prodotto**, con danni all'ambiente e ai motori, ma anche sulle **condizioni dei lavoratori e sulla qualità del lavoro sulla rete**. È del tutto evidente che i gestori di aree di servizio che vivono a cavallo tra legale e illegale non godono delle stesse tutele di quelli tutelati dai contratti di colore negoziati con le compagnie petrolifere.

È altrettanto evidente che il mantenimento della legalità è condizione essenziale per chi ha deciso – come noi – di credere e investire nello sviluppo del settore.

LOTTA ALL'ILLEGALITÀ – LE FASI

Faccio un piccolo excursus storico. 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, ma che è arrivato a raggiungere dimensioni inquietanti: varie le statistiche, tra i 1 e 4 miliardi di tax gap derivante dai vari fenomeni di illegalità.
- **Il 2017-2018 è stato quello dell'attività normativa**. Sono stati citati nelle audizioni che ci hanno preceduto, mi limito a citare i più rilevanti: fatturazione elettronica anticipata rispetto agli altri settori, Documento di trasporto elettronico, irrigidimento della normativa sulle dichiarazioni di intento, requisiti più stretti nel passaggio di titolarità dei depositi fiscali...
- **Il biennio 2018-2019 ha visto l'inizio della repressione del fenomeno**: la sola applicazione di fatturazione elettronica e documento di trasporto elettronico ha consentito di marginalizzare numerose pratiche illegali.

Dopo la parentesi della pandemia, in cui la scarsità di prodotti ha avuto come effetto collaterale positivo quello di rallentare le attività illegali, sono tornati a emergere nuovi importanti casi di inchieste coronate da successo – e crediamo sia anche questa la ragione dell'attenzione di questa Commissione alla tematica. È il segno di due cose:

1. **che la digitalizzazione della filiera, portata avanti con l'operosa collaborazione delle imprese, ha funzionato e continua a funzionare**, favorendo l'emersione delle pratiche al limite.

2. **Che l'illegalità del settore è sempre in evoluzione, e che dunque è necessario tenere alta la guardia su alcuni ambiti "sensibili". Quali?**

LOTTA ALL'ILLEGALITÀ – COSA RESTA DA FARE

1. I depositi: non abbassare la guardia

In primo luogo, **sui depositi di carburanti**. 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 proliferazione va posta sotto controllo, **bilanciando la positiva attenzione alla concorrenza con il focus sull'affidabilità degli attori che vengono fatti entrare in un settore che ha un impatto erariale gigantesco**.

Passi importanti 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.

Non bisogna abbassare la guardia, e serve assicurare lo stesso livello di digitalizzazione a tutti i depositi, anche quelli di piccola taglia che altrimenti possono diventare aree grigie, con attori poco trasparenti che acquisiscono le licenze di tali depositi e con esse la possibilità di operare nel mercato italiano. In particolare, riteniamo indispensabile che venga **esteso a tutti i depositi indistintamente, inclusi quelli di piccola taglia, il sistema INFOIL**, che oggi è in grado di comunicare all'autorità doganale i dati relativi all'ingresso e uscita di prodotti dai depositi superiori a 3000 m3. Ciò consentirebbe di verificare utilizzi poco trasparenti di questi piccoli depositi.

2. Chiudere il cerchio della digitalizzazione

Sempre nel campo della digitalizzazione, ci sono altre due importanti innovazioni che hanno riguardato la rete carburanti e che devono essere oggi completate. Si tratta:

1. **Del registro di carico e scarico telematico**, oggi attivo solo sui punti vendita di carburante interamente automatizzati (quelli, peraltro, dove la probabilità di pratiche illegali è più remota), **e che andrà esteso a tutti i distributori**.
2. **Del Documento di Trasporto Elettronico (e-DAS)**, la cui normativa prevede anche che le autobotti e le bettoline utilizzate per il trasporto dei prodotti sottoposti ad accisa siano dotate di un **sistema di tracciamento della loro posizione e di misurazione automatica e trasmissione delle quantità scaricate**. Tra le autobotti da monitorare è importante includere anche quelle che trasportano oli lubrificanti da Paesi intra UE. Ciò allo scopo di prevenire spedizioni intracomunitarie di gasoli fittiziamente dichiarati oli lubrificanti per evadere



l'accisa e l'IVA. **Questa parte della normativa non è stata ancora attuata e avrebbe certamente un impatto positivo sulla capacità di controllo.**

Chiudere il cerchio di questi due importanti processi di digitalizzazione consentirebbe alle amministrazioni un livello di controllo capillare e in tempo reale, e farebbe certamente sinergia con **l'utilizzo delle banche dati a disposizione della PA** (anagrafe carburanti, portale prezzi ecc), su cui va reso merito a questo Governo di aver iniziato un lavoro di integrazione a lungo richiesto dal settore.

Un punto importante: **nessuna di queste innovazioni è gratuita**, nessuna è immediata. È importante che il Governo accompagni tutti gli attori del settore nell'adozione di queste innovazioni tecnologiche e gestionali, sostenendone sia gli investimenti che la formazione del personale nella fase di transizione. Si tratta di investimenti a ritorno sicuro sia per la legalità che per l'erario.

3. Biocarburanti

Un altro punto di attenzione va posto su **possibili frodi nell'uso di biocarburanti**. Una premessa: si tratta di una tecnologia essenziale per ridurre le emissioni dello stock dei veicoli in circolazione. Una tecnologia su cui vantiamo un alto livello di expertise e su cui l'UE sarà costretta a puntare non solo per il trasporto su gomma, ma anche per quello navale e aereo.

Pochi sanno che già il 10 per cento del gasolio consumato sulle strade italiane è di origine bio, e che da quest'anno le compagnie petrolifere sono obbligate a immettere in consumo 300.000 tonnellate di carburanti liquidi da consumare in purezza, al posto del gasolio.

La quantità e il costo crescente di questo biocarburante cominciano a rendere interessante per gli operatori illegali l'individuazione di modalità per introdurre in consumo carburante privo di miscelazione con bio, avente però certificati di miscelazione. Al momento il sistema di controlli intercetta con difficoltà, e sempre a posteriori, la violazione degli obblighi. In aggiunta, la tassazione non premia in alcun modo i carburanti sostenibili: **il biocarburante è tassato come il gasolio fossile**.

Una **rimodulazione della tassazione**, andando anche incontro ai dettami della disciplina EU prevista nel pacchetto Fit for 55, insieme a un sistema di controlli più penetrante sulle miscele di biocarburanti, consentirebbe di contenere una nuova fonte di illegalità.

4. I traders

Infine è importante rafforzare il monitoraggio delle attività dei soggetti che operano depositando carburanti presso depositi fiscali di terzi (c.d. traders). Per tali soggetti che operano su più circoscrizioni doganali sarebbe opportuno che l'autorizzazione venga rilasciata centralmente dalla competente Direzione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.