

**INDAGINE CONOSCITIVA
SUI FENOMENI DI EVASIONE DELL'IVA E DELLE ACCISE NEL SETTORE
DELLA DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI**

CONTRIBUTO FEGICA

QUESTIONARIO

Il presente questionario individua alcuni temi di particolare interesse per la Commissione Finanze, sui quali si richiede agli auditi un contributo scritto – da trasmettere entro la giornata di martedì 17 ottobre prossimo – al fine di favorire un più efficace svolgimento delle audizioni previste nell'ambito dell'indagine conoscitiva.

Gli auditi potranno fornire una breve descrizione di preambolo relativa alle caratteristiche, all'attività e alla rappresentatività della loro società, organizzazione o gruppo, in termini generali e quale premessa alle domande previste nel documento.

Domanda n. 1)

Sulla base di informazioni condivise dalle associazioni di categoria, il settore della distribuzione di carburanti, risulta essere caratterizzato da diffusi fenomeni di non assolvimento delle imposte (IVA e accise), come anche risulta dalla Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva (allegata alla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza - NadeF del mese di settembre 2022).

- **(1.1)** In base alla Vostra esperienza, come si configurano tali condotte illecite?
- **Risposta.** *La Federazione non ha conoscenza diretta e quindi esperienza avuto riguardo le condotte illecite di cui alla presente Indagine. La nostra conoscenza deriva indirettamente dalle indagini concluse ed in corso, oltreché dalle relazioni degli organi ispettivi.*

- **(1.2)** Quali effetti tali condotte producono sul regolare funzionamento del mercato e sull'andamento dei prezzi?
- **Risposta.** *Appare del tutto conclamato che la presenza di operatori che riescono impunemente a distribuire prodotti evadendo Iva e/o accisa di legge producono danni straordinari all'interesse collettivo sia in funzione del regolare funzionamento del mercato e della concorrenza, che sul livello dei prezzi praticati. Poter "disporre" di un margine operativo di oltre 1 euro/litro -contro i circa 0,18 medi- consente a tali suddetti operatori di a) ottenere un evidente vantaggio competitivo che può essere ripartito, a proprio piacimento e secondo convenienza, sia sul prezzo che sul margine, b) trasferire al resto del mercato una "inefficienza indiretta" che costringe progressivamente il resto del mercato, a secondo della "solidità" dei diversi operatori, ad aumentare i prezzi per compensare la perdita di capacità concorrenziale, persino ad abbandonare il mercato, ma anche a rivolgersi a sua volta al "canale illegale" e/o ad inquinare il proprio livello di legalità complessiva per esempio dal punto di vista dell'impatto ambientale, della sicurezza sul lavoro e del rispetto della normativa che tutela contrattualmente ed economicamente sia i Gestori degli impianti che i lavoratori dipendenti.*

- (1.3) Se e quali iniziative la Vostra società/gruppo/organizzazione ha assunto in relazione ai citati fenomeni?
- **Risposta.** *La Fegica, nell'ambito delle sue prerogative istituzionali, ha ripetutamente sollecitato interventi normativi al Governo ed al Parlamento tesi non solo alla repressione dei comportamenti illegali, dovuto -ma a condizioni date- chiaramente insufficiente, ma soprattutto al riordino complessivo del settore. Ciò nella convinzione, che negli anni è stata faticosamente e non senza resistenza fatta propria anche dalle altre componenti del settore e dalla Pubblica Amministrazione e persino dall'AGCM, che il processo di completa deregolamentazione del settore stesso, che ha fatto seguito inopinatamente all'iniziale liberalizzazione, abbia di fatto allentato a tal punto il quadro normativo di riferimento da rendere la distribuzione carburanti un "pascolo accessibile, quanto più che appetibile" per un grandissimo numero di operatori ed in particolare per la piccola e grande criminalità, più o meno organizzata. Un ingresso di fatto del tutto incontrollato, favorito anche dal progressivo abbandono di numerose compagnie petrolifere cosiddette integrate -Shell, Total, Exxon- respinte proprio dall'incertezza collegata all'aumento incontrastato delle attività illegali e dall'impossibilità di programmare ed investire.*

Domanda n. 2)

In ragione della gravità e della diffusione dei fenomeni evasivi, negli anni il legislatore ha provveduto a introdurre numerose disposizioni antifrode, a partire dalla legge di bilancio 2017, che ha previsto un sistema di tracciamento delle autobotti e delle bettoline utilizzate per il trasporto di prodotti sottoposti ad accisa e di misurazione delle quantità scaricate. Per arginare le frodi IVA, la legge di bilancio 2018 ha poi previsto uno speciale regime abilitativo per i *traders* e subordinato l'immissione in consumo dal deposito fiscale o l'estrazione dal deposito di un destinatario registrato al versamento dell'IVA, senza possibilità di compensazione, fatte salve alcune deroghe.

È stata inoltre promossa l'accelerazione del processo di digitalizzazione della filiera e previsto il rafforzamento dei presupposti per l'esercizio del regime di deposito fiscale, in particolare con gli interventi del decreto-legge n. 124 del 2019.

- (2.1) Alla luce di quanto ricordato, ritiene che l'attuale normativa in materia di commercio dei carburanti e più in generale dei prodotti energetici al consumo finale abbia contribuito a rafforzare il contrasto dei fenomeni criminosi?

Risposta. *E' del tutto oggettivo come i fenomeni criminosi nel settore non siano stati significativamente ridotti dagli interventi normativi nel frattempo introdotti, per quanto numerosi. Il fatto che siano aumentati, ad esempio, i "sequestri" ad opera delle Autorità Ispettive appare essere semmai il segnale dell'aumento nel numero e nella varietà dei comportamenti illegali. E', altresì, opinione della Fegicache i suddetti interventi normativi abbiano costituito, almeno per una certa parte non irrilevante, un sostanzialmente inutile appesantimento in termini di obblighi, adempimenti e costi quasi esclusivamente per l'anello finale della filiera, vale a dire le piccole imprese di gestione, sulle quali sono state fittiziamente trasferite responsabilità che sono al contrario allocate, come è chiaro a chiunque, nella parte ben più superiore della filiera.*

- (2.2) Quali ulteriori misure, sulla base della Vostra esperienza, potrebbero essere particolarmente efficaci per contrastare le condotte tributarie illecite nel settore?

Risposta. *In conseguenza di quanto in precedenza considerato, la Fegica ribadisce il proprio motivato convincimento sulla necessità non più differibile di un'opera complessiva di riforma del settore con l'obiettivo di reintegrare un quadro normativo certo e sottoposto a controllo e, quindi, allo stesso tempo, di ridurre significativamente il numero di punti vendita (chiudere 7000 impianti su 21000 in rete ordinaria e 150 su 460 sulla viabilità autostradale), di migliorare l'efficienza complessiva del sistema distributivo, di ammodernare la rete rimanente anche in termini di diversificazione dei servizi offerti ed in funzione degli obiettivi posti dalla transizione energetica. A questo scopo, è parere della Fegica che sia necessario, prima di tutto, che il "titolo" rilasciato dalla Pubblica Amministrazione (non meno che dalla Regione), a differenza di quanto avviene da 25 anni ad oggi, sia obbligatoriamente rilasciato in conseguenza della puntuale verifica dell'effettivo possesso di alcuni fondamentali requisiti tecnici, organizzativi, finanziari ed economici da parte del soggetto richiedente l'autorizzazione a distribuire carburanti e ogni altro prodotto energetico destinato all'autotrazione. Così come debbono essere verificati eventuali criteri di esclusione in funzione della rispondenza o meno alle leggi, non ultima il codice degli appalti. Fondamentale, poi, per il raggiungimento dello scopo di interesse collettivo, è che tale suddetto "titolo" debba essere rilasciato non per i nuovi impianti, ma anche -a partire da una certa data (1° gennaio 2025?) per quelli già in esercizio.*

- (2.3) In particolare, a Vostro avviso potrebbe risultare utile, in aggiunta agli attuali sistemi di controllo, l'introduzione in forma obbligatoria dell'installazione dei misuratori fiscali di ultima generazione su condotta in entrata ed uscita per ogni tipo di deposito carburanti (Fiscali/Commerciali/punti vendita) che siano telematicamente connessi alla Agenzia del Demanio e alla Guardia di Finanza al fine di garantire la corrispondenza dei volumi in transito?

Risposta. *Sarebbe certamente utile, soprattutto se tale obbligo fosse esteso anche alle autocisterne e ai punti vendita.*

- (2.4) Ritenete che l'introduzione dello scontrino fiscale per il commercio al dettaglio, al pari di ogni altro esercizio commerciale, anche per i punti vendita di carburanti possa essere utile al contrasto dell'illegalità?

Risposta. *La distribuzione di carburanti al dettaglio è da molto tempo dotata di un sistema di "contabilità fiscale" che limita massimamente fino al punto di impedirla, ogni tipo di violazione. L'introduzione dell'obbligo di comunicazione telematica dei corrispettivi, oltretutto l'E-DAS, completa un circuito che è del tutto "chiuso". Introdurre, lo scontrino fiscale per i carburanti, tra l'altro in controtendenza con il resto dei settori del commercio, sarebbe un controsenso inutile, oltretutto un nuovo, ennesimo, oneroso adempimento, oltretutto praticamente inapplicabile a buonissima parte della rete attuale.*

- (2.5) In particolare, riterreste utile, al fine di contrastare le condotte illecite, che tale scontrino fiscale evidenziasse le quote della componente del prezzo di vendita dei carburanti (costo industriale/prezzo di acquisto/margine del punto vendita/oneri fiscali per Accisa e IVA/servizio)?

Risposta. *In aggiunta a quanto appena considerato, l'eventuale introduzione di uno scontrino per la distribuzione carburanti che evidenziasse anche le differenti componenti del prezzo, costituirebbe l'ennesima condizione discriminatoria per il settore rispetto ad ogni altro.*

Domanda n. 3)

L'elevato livello della tassazione sui carburanti potrebbe essere uno dei fattori che contribuiscono ai fenomeni di evasione e potenzialmente di frode.

- (3.1) A Vostro avviso, nel rispetto della normativa unionale in materia di accise, quale dovrebbe essere il livello di tassazione (Accise/IVA) per litro di carburante più idoneo a scoraggiare i fenomeni fraudolenti?

Risposta. La Fegica non ritiene rientrare tra i suoi compiti istituzionali, quello di definire la politica fiscale del Governo, benché non ci sia alcun dubbio che l'imposizione fiscale complessiva sui carburanti sia particolarmente alta. D'altra parte, ad opinione della Fegica, non sembra essere ragionevole immaginare che tale imposizione fiscale possa essere diretta conseguenza solo di una valutazione del Governo sul grado di interesse di comportamenti fraudolenti o criminali.

A seguito dell'aumento del costo del carburante, con un picco dei prezzi riscontrato nel marzo 2022 in conseguenza dello scoppio del conflitto in Ucraina, il Governo ha disposto la riduzione delle aliquote delle accise sui carburanti (di 30,5 centesimi per benzina e gasolio e di 5,7 centesimi per il GPL al lordo dell'IVA). Lo sconto è stato ridotto con il DL 179/2022 dal mese di dicembre 2022 di 10 centesimi per benzina e gasolio e di 3 centesimi per il GPL. Da gennaio 2023 le accise sono tornate a livello pre-crisi.

- (3.2) Ritenete che la riduzione delle accise e dell'Iva abbia contribuito alla prevenzione dei fenomeni legati al commercio illegale di carburanti?

Risposta. No, in nessun modo. Anche per il semplice fatto che era evidente e dichiarato il carattere temporaneo della misura.

Domanda n. 4)

Nel 2019, è stato introdotto il documento amministrativo semplificato telematico (E-DAS), indispensabile per la circolazione, sia in ambito UE sia in ambito nazionale, di buona parte dei prodotti energetici che hanno assolto l'accisa, oggi obbligatorio anche per la circolazione della benzina e del gasolio denaturati e impiegati per uso agricolo.

Il decreto-legge n. 21 del 2022 ha attribuito alla Guardia di Finanza la possibilità di accedere, in forma diretta e anche in modo massivo, ai dati dell'E-DAS sia per contrastare le speculazioni sia per i più generali compiti di polizia economico-finanziaria.

- (4.1) Ritenete che il documento amministrativo semplificato telematico (E-DAS), ed il sistema ad esso collegato, possano essere migliorati al fine di favorire la trasparenza ed il controllo e per prevenire l'illegalità nelle transazioni e nelle operazioni finanziarie?

Risposta. Già l'attuale sistema è in grado di tracciare puntualmente il "percorso dei prodotti" carburanti assoggettati ad accisa: semmai dovrebbe essere approfondito il tema del controllo da remoto del percorso stesso in tutta la sua interezza. Dal momento nel quale assolve l'accisa al momento in cui entra nel serbatoio dell'automobile.