



unione petrolifera

X COMMISSIONE ATTIVITÀ PRODUTTIVE CAMERA DEI DEPUTATI

**Audizione nell'ambito dell'esame della risoluzione 7-00258
dell'On. De Toma, recante "Iniziative urgenti in favore del settore
della distribuzione dei carburanti"**

AUDIZIONE UNIONE PETROLIFERA

Claudio Spinaci
Presidente

16 ottobre 2019

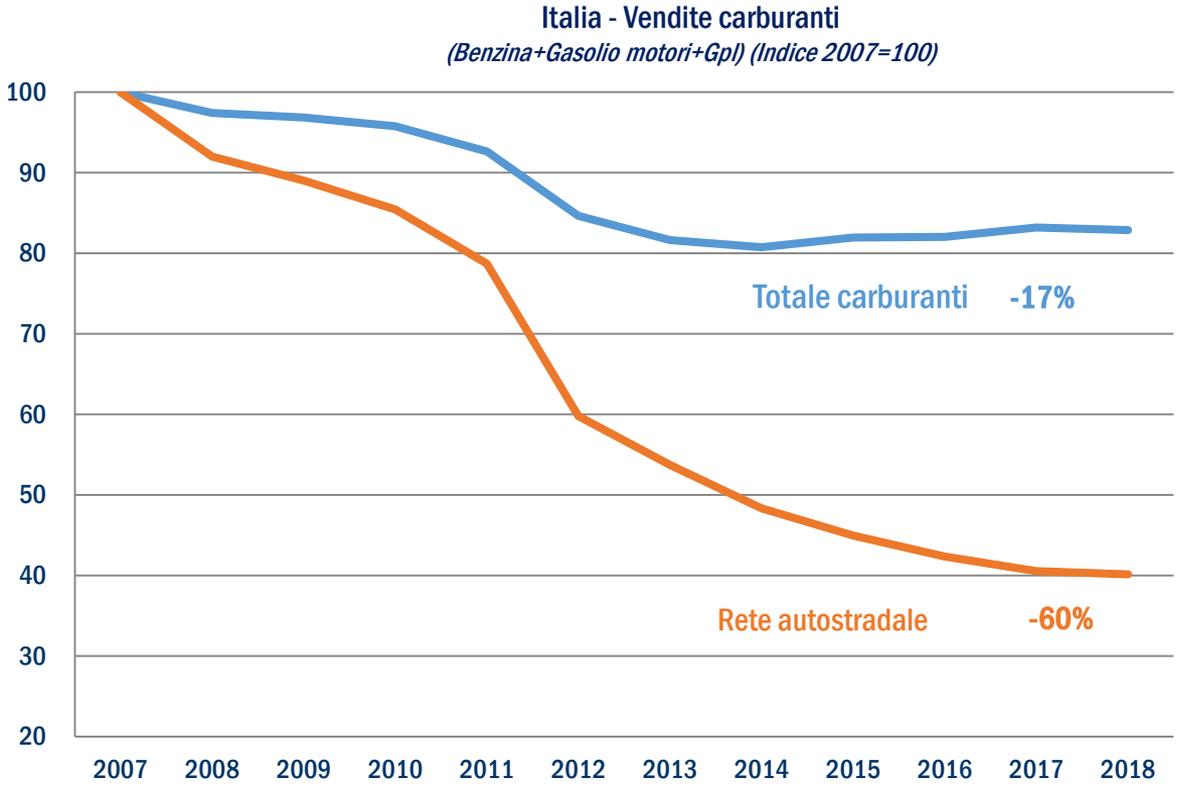


- 1. Fotografia delle principali caratteristiche e criticità della rete distributiva**
- 2. Razionalizzazione e modernizzazione della rete**
- 3. I rapporti con i gestori**



Nell'ultimo decennio: progressiva riduzione dei consumi carburanti autotrazione

L'impatto della crisi e l'efficienza dei motori hanno profondamente inciso sul mercato dei carburanti

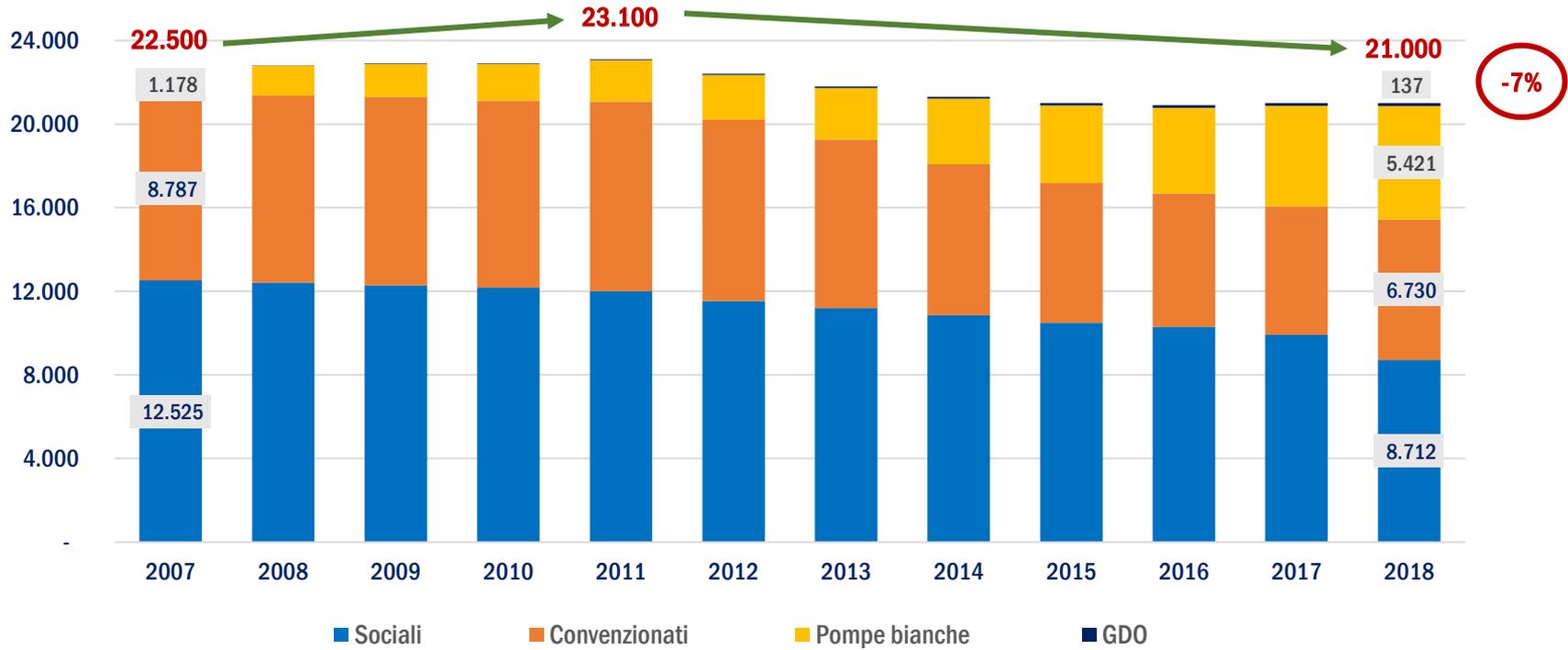


Fonte: Elaborazioni UP su dati Mise



Il numero dei punti vendita si è ridotto solo marginalmente

Evoluzione numero punti vendita carburanti (2007-2018)



-7%



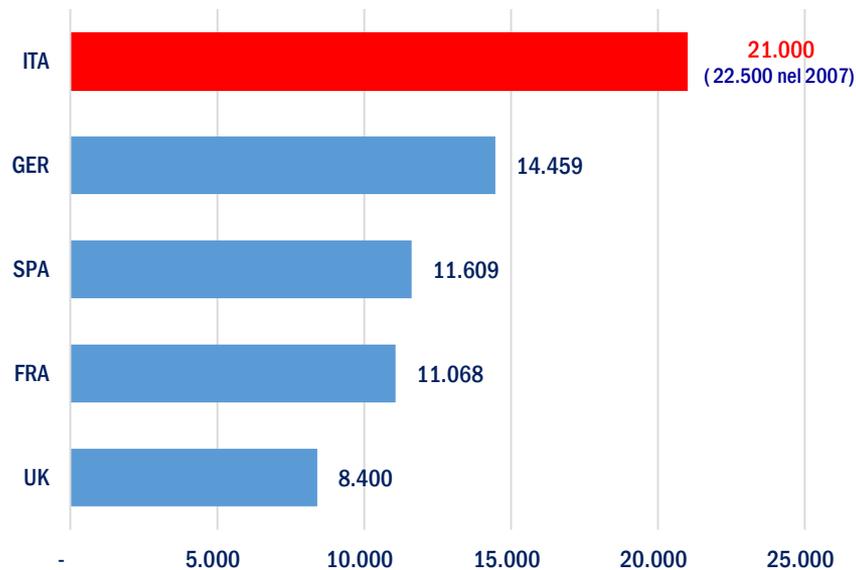
(^) Impianti di proprietà di terzi che espongono il marchio di un'azienda petrolifera in virtù di un contratto di fornitura esclusiva
 (*) Impianti di proprietà delle principali aziende petrolifere

Fonte: elaborazioni UP

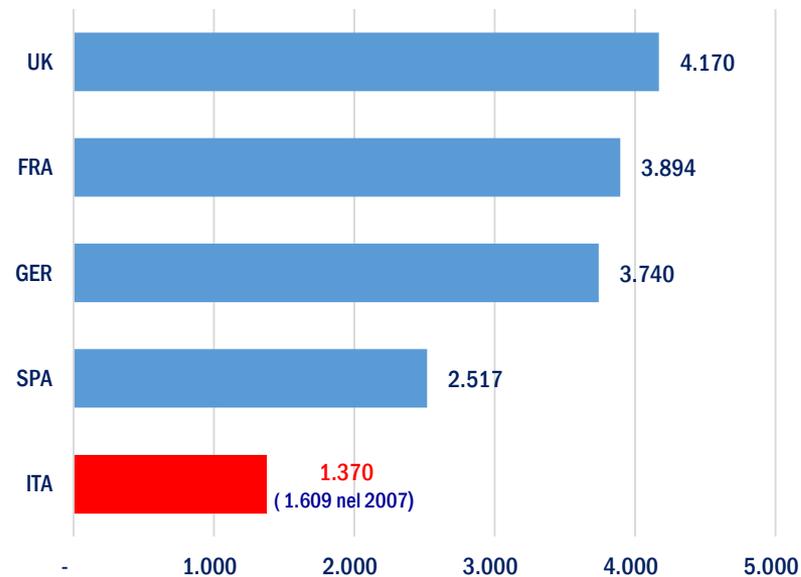


L'Italia rimane ultima in Europa in termini di erogato medio per impianto

Numero punti vendita nei principali paesi europei (2018)



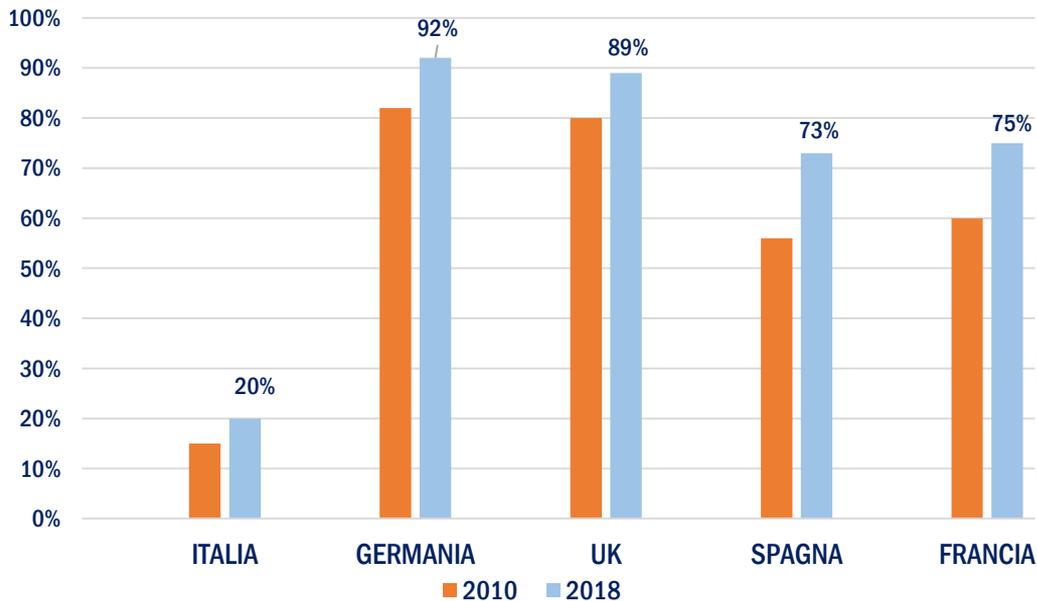
Erogato medio nei principali paesi europei (mc/anno) (2018)



Ultima anche nello sviluppo delle attività non-oil

In Italia il non-oil non solo è scarsamente diffuso, ma anche dove presente contribuisce marginalmente ai ricavi del punto vendita

% p.v. con attività non-oil nei principali Paesi europei



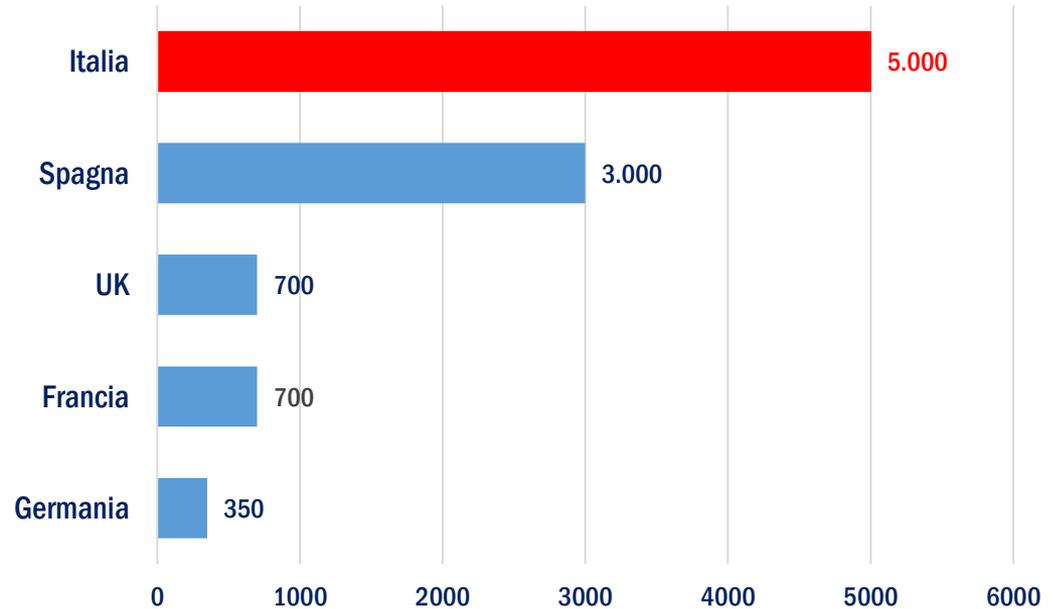
Fonti: Survey UP presso le Associazioni nazionali del settore



La polverizzazione degli operatori della rete

- ❑ Il mercato dei carburanti italiano è molto polverizzato, data la numerosità degli operatori
- ❑ In 21.000 impianti presenti in Italia sono riconducibili a oltre 200 marchi, di cui alcuni con pochissimi impianti

Numero p.v. riconducibili ad operatori con meno di 30 impianti



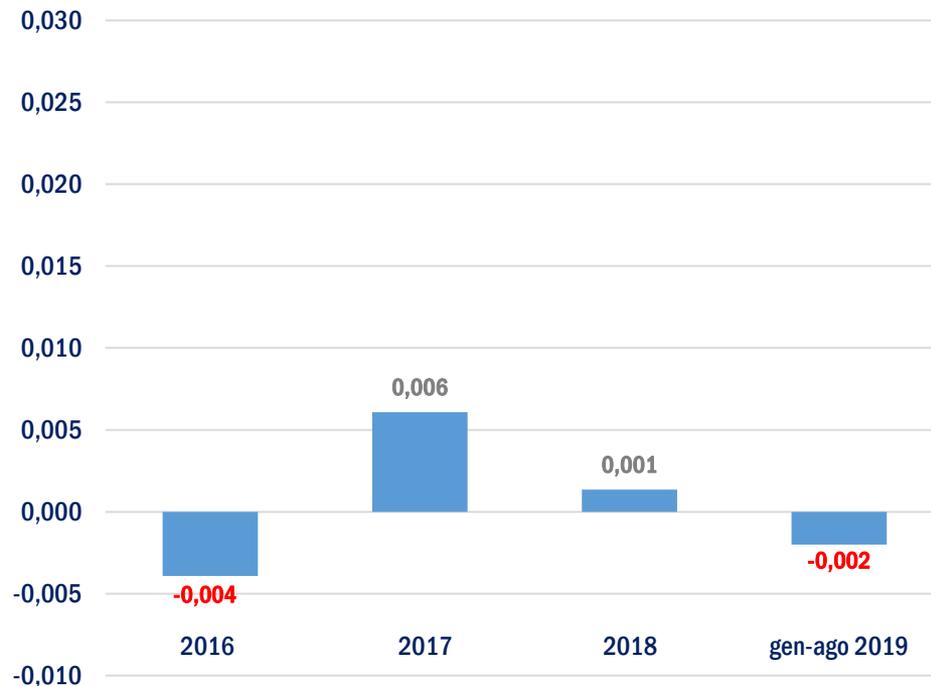
I prezzi industriali sono in linea con l'Europa

Nonostante la distanza in termini di efficienza i prezzi industriali* italiani sono in linea con l'Europa

* Prezzi al netto di accise ed Iva



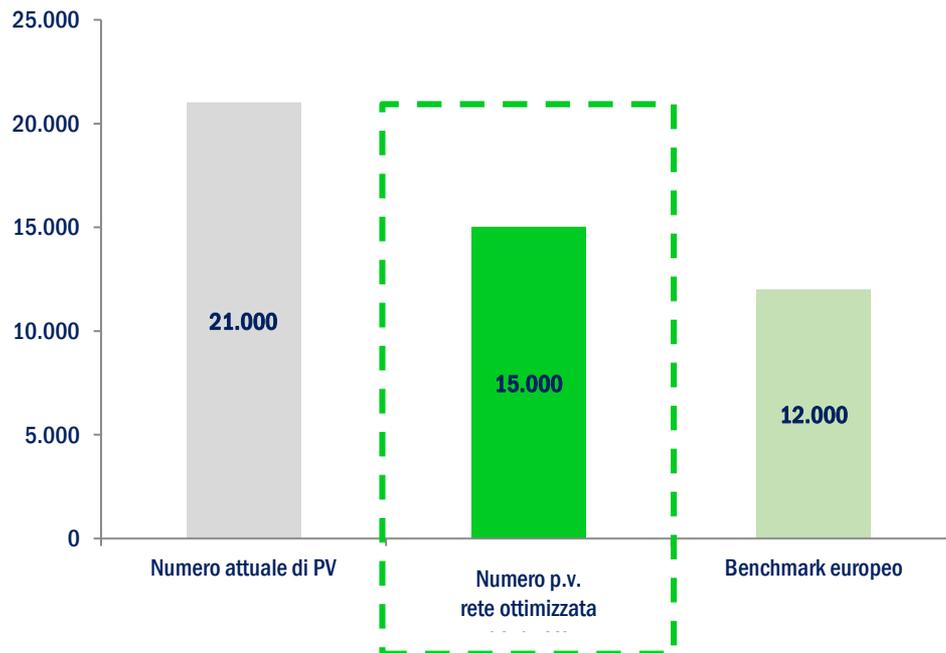
Evoluzione stacco Italia ponderato (benzina + gasolio)
euro/litro



Fonte: Elaborazione UP su dati Commissione UE Energy



Ipotesi di rete ottimale per l'Italia



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



Obiettivo di ottimizzazione sulla base delle «peculiarità» italiane rispetto all'Europa:

- **caratteristiche territoriali:** elevato peso delle città montane (60% vs. 25% Francia e Regno Unito)
- **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 ed autostradale superiore solo a quella del Regno Unito

Emerge una rete inefficiente che però non si razionalizza

- ❑ Nonostante una rete ridondante, con moltissimi impianti economicamente insostenibili e non in grado di sostenere nuovi investimenti, la razionalizzazione è ferma
- ❑ Nel tempo sono state adottate diverse misure di legge per accelerare la ristrutturazione che non hanno portato ai risultati sperati



- ❑ La diffusione di pratiche illegali nella filiera petrolifera ostacola una sana concorrenza, bloccando la razionalizzazione
- ❑ Per avviare una reale modernizzazione della rete carburanti occorre quindi contrastare tali pratiche illegali in tutta la filiera



Comprendere lo sviluppo delle pratiche illegali per contrastarle

- ❑ Il fenomeno dell'illegalità nel settore dei carburanti, con l'evasione di IVA e/o accisa (tramite frodi carosello, utilizzo improprio delle lettere d'intenti, contrabbando, ecc.), è esploso negli ultimi anni a seguito dei mutamenti del mercato, quali:
 - oggettiva polverizzazione degli operatori della logistica e della rete
 - forte instabilità Paesi produttori del Mediterraneo e allargamento della UE

- ❑ Per contrastarlo è necessario aumentare il numero di controlli, velocizzandone i tempi e utilizzando strumenti digitali su tutta la filiera



Occorre completare la digitalizzazione della filiera

- ❑ La digitalizzazione di tutte le attività della filiera, oltre a favorire l'efficienza del settore, è l'unico strumento di reale contrasto all'illegalità, in quanto consente:
 - una maggiore sinergia operativa tra gli Organi di controllo
 - l'affinamento dell'analisi di rischio e il continuo aggiornamento del mercato dei carburanti per favorire controlli mirati
 - la riduzione dei tempi di reazione degli Organi di controllo in presenza di comportamenti illeciti



Contrasto all'illegalità: cosa si è fatto e cosa si può ancora fare

Molte misure sono già state previste nelle ultime leggi di bilancio **occorre ora:**

dare loro completa attuazione

- Procedendo entro il 1.1.2020 alla verifica per i depositi fiscali esistenti dei requisiti già previsti per i nuovi depositi dal 1° gennaio 2017
- Completando rapidamente la tracciatura digitale della filiera (e-DAS, GPS e misurazione quantità scaricate per autobotti e bettoline, trasmissione telematica dei corrispettivi)

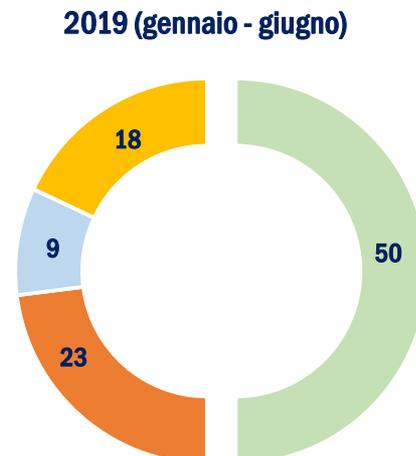
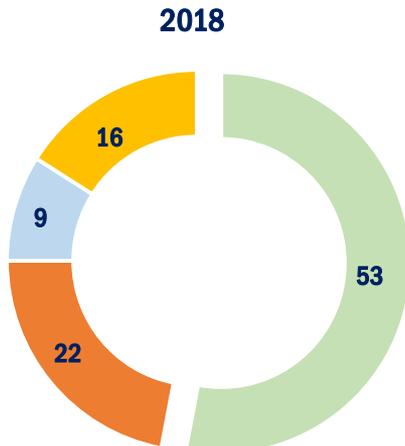
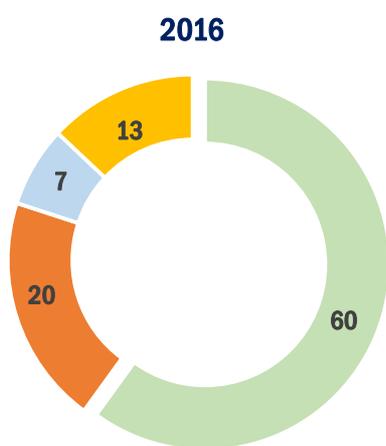
introdurre ulteriori elementi di contrasto

- Rivedendo i documenti di circolazione intracomunitaria degli oli lubrificanti
- Inibendo l'uso della lettera d'intenti per l'acquisto di carburanti autotrazione



Proseguire nella lotta all'utilizzo del contante: Progetto UP «Zero Contanti»

UTILIZZO STRUMENTI DI PAGAMENTO SULLA RETE CARBURANTI (% su Volumi venduti)



■ contante ■ c. debito ■ c. credito ■ carte petrolifere

Fonte: UP Progetto «Zero Contanti», stima su campione UP

meno 10% dal 2016 ad oggi



Il recupero di efficienza consentirà l'avvio di una reale modernizzazione

- ❑ Una rete più efficiente consentirà di affrontare gli investimenti necessari per l'adeguamento all'evoluzione in corso nel settore della mobilità
- ❑ Il percorso di sviluppo delle alimentazioni alternative, già delineato dal Pnire e dalla DAFI, sarà aggiornato dal Pniec
- ❑ Occorre un'attenta programmazione ed un quadro regolamentare chiaro, coerente e stabile nel tempo



Da impianto carburanti a «Punto vendita energie per la mobilità» e non solo



Nel nuovo modello di impianto centrale la figura del gestore

- ❑ Nel nuovo concept di impianto multiprodotto e multiservizi la figura appare centrale, ma dovrà evolversi e qualificarsi
- ❑ Ciò vale sia per gli impianti gestiti direttamente dalle aziende petrolifere sia per gli impianti dati in gestione a terzi. In questo ultimo caso dovranno parallelamente evolversi i contratti che caratterizzano i rapporti tra il titolare dell'impianto e chi lo gestisce
- ❑ Già oggi la legge prevede tale evoluzione, infatti oltre al contratto di comodato e fornitura, disposto dal DLgs 32/98, la normativa rinvia:
 - la definizione di nuove tipologie contrattuali alla preventiva negoziazione tra le Associazioni rappresentative delle Parti, tramite accordi da depositare al Ministero Sviluppo Economico
 - gli aspetti economici e di maggior dettaglio ad accordi tra le singole aziende e le Associazioni dei gestori



Positivo il confronto con le Associazioni dei gestori

- ❑ Il non rispetto delle previsioni di legge determina un dumping contrattuale
- ❑ La dimensione minima delle aziende titolari di impianti non può rappresentare un ostacolo al rispetto della disciplina di settore. Occorre individuare modalità semplificate per la definizione degli aspetti economici per le aziende minori
- ❑ Nel dicembre 2018 UP e le Associazioni dei gestori hanno sottoscritto e depositato al MISE lo schema di un nuovo contratto di commissione
- ❑ Lo scorso settembre è stato rivisto con le Associazioni dei gestori lo Statuto del CIPREG (Centro italiano per la Previdenza dei Gestori Distributori di Carburante) per offrire nuovi strumenti di protezione e flessibilità per i gestori



Va evitata l'introduzione di elementi distorsivi del mercato

- ❑ L'introduzione per legge di trattamenti minimi delle gestioni nega il principio della negoziazione tra le parti e appare:
 - concettualmente non condivisibile trattandosi di un rapporto commerciale e non di lavoro subordinato
 - 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, ...)



Piazzale Luigi Sturzo 31 - 00144 – Roma

06.5423651

Unionepetrolifera.it

