



www.faib.it faib@confesercenti.it

Piattaforma fiscale: le proposte di Faib Fegica Figisc, presentati gli emendamenti al Governo



LA PIATTAFORMA FISCALE

La Piattaforma fiscale varata dalle associazioni di categoria, messa a punto nel dettaglio ed a sostegno della quale hanno proclamato e realizzato lo sciopero del 6 e 7 novembre 2019, illustrata in occasione della manifestazione di Piazza del Parlamento e nel corso dell'assemblea del Capranichetta.

Di seguito riportiamo i temi emergenti dalla protesta dei gestori carburanti che le Organizzazioni sindacali hanno sottoposto all'attenzione del Governo, delle forze politiche, dell'Agenzia delle entrate e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Le proposte sono state oggetto o lo saranno, di proposte di emendamenti alla legge fiscale, ...

Segue a pag. 1

Faib Fegica Figisc a EG: basta rinvii, si affrontino le problematiche della rete



Con una nota unitaria al management di EG Faib Fegica e Figisc hanno preso atto con rammarico dello slittamento dell'incontro calendarizzato per il 19 novembre sul tema delle manutenzioni.

I Presidenti delle organizzazioni sottolineano che "... ancora una volta il continuo dilatare dei tempi... non ci consente di affrontare in modo puntuale e definitivo alcune criticità più volte segnalate nei vari incontri e che al momento non hanno avuto risposte. Criticità che se non risolte rischiano di far saltare tante gestioni mettendo a rischio la sostenibilità economica delle stesse...una tra tutte la manutenzione. Argomento rimandato così come previsto dall'accordo del 14 luglio 2019 alla definizione di uno specifico tavolo tecnico che doveva concludersi entro il 31 dicembre del 2018.

Segue a pag. 4

Sciopero benzinai: adesione oltre il 74%. Contro l'illegalità servono regole e coerenza

[leggi il comunicato congiunto e tutta la documentazione sullo sciopero su \[www.faib.it\]\(http://www.faib.it\)](#)

Segue a pag. 4

“La piaga dell'illegalità”, la ferita dell'abusivismo

Presentato il dossier Faib



Il giorno 23 ottobre 2019, nella sala Funi del Palazzo dei Congressi a Roma, nel giorno di apertura della manifestazione Oil&Nonoil 2019, si è tenuto l'incontro per presentare il dossier sulle problematiche della distribuzione dei carburanti in Italia, che sono rappresentate, come ricorda il titolo del convegno, dalle frodi fiscali e dall'irregolarità dei contratti che legano i gestori ai titolari degli impianti.

Segue a pag. 4

2

Piattaforma fiscale: le proposte di Faib Fegica Figisc, presentati gli emendamenti al Governo

LA PIATTAFORMA FISCALE

La Piattaforma fiscale varata dalle associazioni di categoria, messa a punto nel dettaglio ed a sostegno della quale hanno proclamato e realizzato lo sciopero del 6 e 7 novembre 2019, illustrata in occasione della manifestazione di Piazza del Parlamento e nel corso dell'assemblea del Capranichetta.

Di seguito riportiamo i temi emergenti dalla protesta dei gestori carburanti che le Organizzazioni sindacali hanno sottoposto all'attenzione del Governo, delle forze politiche, dell'Agenzia delle entrate e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Le proposte sono state oggetto o lo saranno, di proposte di emendamenti alla legge fiscale, di recente emanazione, alla legge di bilancio, in discussione, alle Direttive direttoriali delle Agenzie delle Entrate e delle Dogane, alle leggi di prossima emanazione, entro il 31/12/2019 e successive.

Introduzione alle proposte

Il malessere dei gestori carburanti sulle tematiche fiscali è stato alla base dello sciopero del 6 e 7 novembre us.

Lo stato di agitazione della categoria deriva dai continui cambiamenti della normativa fiscale. Novità che hanno stravolto e stanno stravolgendo le quotidiane modalità operative, rappresentando un peso in termini di aggravio di lavoro, di tempi e costi, esponendo le gestioni ad adempimenti e responsabilità del tutto inedite e molto elevate. Un insieme di obblighi adottato, oltretutto in un breve periodo di tempo, che abbiamo giudicato al pari di una sorta di accanimento fiscale.

La recente nota dell'Agenzia delle Dogane in materia di rilascio del

registro di carico e scarico 2020 relativa agli impianti non presidiati prevede l'obbligo dal primo gennaio dei registri di carico e scarico elettronici per gli impianti ad alta automazione senza la presenza di operatori. La nota, sebbene non intervenga sugli altri aspetti della nostra vertenza, apre difatti ad una serie di considerazioni logiche: il registro di carico e scarico è parte integrante di quel processo di telematizzazione inteso a contrastare l'illegalità insieme alla memorizzazione e trasmissione telematica dei corrispettivi, E-Das, fattura elettronica: si tengono insieme strettamente. L'una senza l'altra rischia solo di rappresentare un onere di tempi e costi; ogni adempimento senza le adeguate strutture rappresenta un aggravio burocratico, rappresentando un paradosso: la telematizzazione a mano dei processi.

Non è illogico, né tanto meno ingiustificato sostenere che per introdurre l'insieme di queste novità, perché rappresentino, al tempo stesso, una reale telematizzazione, la semplificazione degli adempimenti e la trasparenza dei processi e, infine, favoriscano la lotta alle illegalità, la rete distributiva sia oggetto di un processo di ristrutturazione che obblighi i titolari degli impianti, proprietari delle attrezzature, tutti fornitori in esclusiva, di dotare i punti vendita delle attrezzature necessarie alla gestione informatizzata del distributore, pur salvaguardando la privacy delle gestioni.

Proposte

• Documento Amministrativo Semplificato Telematico (E-Das)

Le organizzazioni hanno evidenziato nel corso della protesta alcune criticità sulle novità introdotte dal Decreto Legge 124/2019 con particolare riferimento all'art.11 che prevede l'istituzione del Documento Amministrativo Semplificato telematico "c.d. E-DAS" per la circolazione dei carburanti ad accisa assolta.

Nel merito le OO SS, pur confermando la positività della norma ai fini del contrasto all'illegalità nel settore, avanzano la

FAIB Informa 19

richiesta che la certificazione dell'avvenuta e corretta consegna della merce tramite l'E-DAS" ricada in capo all'emittente in ragione di diverse considerazioni che vanno da quelle logistiche (ad esempio la consegna potrebbe avvenire, come già avviene, anche in orari notturni o in assenza del gestore) a quelle organizzative della rete, (i proprietari degli impianti, con poche operazioni di informatizzazione e adeguamento tecnologico potrebbero implementare la rete con meccanismi automatici di chiusura della spedizione merce).

Occorre dunque intervenire nello specifico prevedendo l'eliminazione di ulteriori oneri operativi particolarmente gravosi a carico dei gestori, consistenti nella "certificazione" della filiera di distribuzione e della circolazione dei prodotti, la quale invece potrebbe essere garantita da un circuito chiuso, autonomo e controllato da remoto, senza l'intervento di ulteriori operatori, evitando quindi di "allungare" ulteriormente il processo sulla filiera dei controlli e annullando la possibilità di errori.

• Memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei Corrispettivi

Su questo punto permane la richiesta delle Federazioni di escludere strutturalmente dalla memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei corrispettivi i carburanti, così come già previsto e dal DM 10 maggio 2019 e in considerazione del fatto che i gestori carburanti sono storicamente esclusi dall'obbligo di certificazione fiscale come previsto dall'art 2 del DPR 696/96.

In alternativa Faib, Fegica e Figisc hanno assunto tra i principali punti di contestazione il rinvio urgente dell'applicabilità, per le vendite carburanti, dell'obbligo di memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei corrispettivi di almeno tre anni, nelle more di un chiarimento complessivo che dovrebbe eventualmente prevedere, per i titolari degli impianti di distribuzione carburanti l'obbligo di dotare gli erogatori con sistemi idonei ad assolvere automaticamente tale onere, senza che siano previsti

oneri ed ulteriori gravami operativi a danno della categoria.

Si configura dunque come un accanimento fiscale quello di costringere la categoria dei gestori a scaricare materialmente i dati degli erogatori dalle colonnine e digitarli manualmente per inviarli tramite piattaforma telematica all'Amministrazione finanziaria.

Il rinvio di tre anni potrebbe consentire ai proprietari degli impianti e delle relative attrezzature di adeguare da un punto di vista tecnologico le aree di servizio e con i sistemi di erogazione che prevedano la trasmissione telematica da remoto, sotto la diretta responsabilità dei suddetti proprietari delle attrezzature, dei dati fiscali direttamente all'agenzia, senza gravare i gestori di ulteriori adempimenti e responsabilità.

• Registro di carico e scarico in forma telematica

In considerazione della complessa struttura della rete distributiva dei carburanti, notoriamente caratterizzata da arretratezza tecnologica, si propone, anche in questo caso, che le gestioni possano continuare ad operare nelle forme e nei modi consolidati per un congruo periodo di tempo, necessario a sostenere il processo di innovazione necessario

• Volume d'affari

Sulla questione del volume d'affari dei gestori carburanti, riconoscendo, da più parti, la fondatezza delle argomentazioni avanzate dalle Federazioni e coinvolgendo gli uffici preposti a ricercare la strumentazione giuridica adeguata per la corretta definizione dello stesso con riferimento al settore, auspicando di rimandare il chiarimento all'art. 18 del DPR 600/73, si propone di consentire anche ai gestori carburanti di poter beneficiare di quelle agevolazioni che il legislatore prevede per i piccoli imprenditori meritevoli di sostegno o di maggior tempo per adeguamenti normativi.

Su questo aspetto si propone che l'ammontare complessivo delle cessioni di beni, registrate o soggette a registrazione con riferimento ad un anno solare a norma degli articoli di

legge, siano assunti al netto del prezzo corrisposto al fornitore dei predetti beni.

• Non tassabilità del credito d'imposta, su commissioni pagamenti digitali ed estensione del credito d'imposta previsto del 30% sul non oil

Le Associazioni dei gestori chiedono, sempre con riferimento a quanto previsto dal D.L. n. 124/2019, che parallelamente a quanto specificato per gli altri esercenti all'art. 22 recante "Credito di Imposta su commissioni pagamenti digitali", venga precisato che il credito spettante ai Gestori previsto dall'art.1 comma 924 della Legge n. 2015 del 27 dicembre 2017 e dall'art. 16 del Decreto Legge 34/2019 venga definito come "non concorrente alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive....." e venga inoltre prevista l'estensione del credito di imposta del 30%, al pari di tutti gli altri esercenti, anche per le vendite non oil.

• Indici Semplificati Affidabilità (ISA)

Faib Fegica e Figisc hanno poi manifestato tutte le loro preoccupazioni in ordine alle temute e certe anomalie riguardanti il settore della distribuzione carburanti con riferimento al nuovo strumento "ISA" recentemente introdotti che costringono già entro fine anno i Gestori a dichiarare ulteriori importi significativi di reddito - tassabili ovviamente sul piano Irpef ed Irap ed Iva - al fine di raggiungere i minimi livelli di affidabilità fiscale. Le indicazioni delle Associazioni saranno, su questo tema, di dichiarare la propria "inaffidabilità fiscale" segnalando le opportune anomalie nei campi "annotazioni" anche se questo dovesse portare i gestori ad essere inseriti nelle c.d. "black list" ai fini dei controlli da parte dell'Amministrazione finanziaria.

Data la ristrettezza dei tempi di approvazione ed applicazione del nuovo strumento e i ritardi dell'Amministrazione finanziaria nel fornire adeguata e tempestiva comunicazione in merito alla corretta

applicazione degli stessi indici, appare evidente che in questa prima fase di "rodaggio" è necessaria un'attenta osservazione, entro un congruo arco di tempo, della efficacia del processo metodologico adottato con riferimento a ciascun ISA anche attraverso l'anticipata evoluzione dello stesso, ove necessario.

Il tema, data l'importanza e la delicatezza che riveste l'intera disciplina degli ISA, è meritevole di confronto e analisi in seno alla sede naturale della Commissione degli Esperti, quale organo preposto ad esprimere il proprio parere sull'idoneità degli ISA a rappresentare la realtà cui esso si riferisce.

A tale riguardo, per consentire una graduale e prudente applicazione, nella fase di prima applicazione, l'emendamento proposto consente di consolidare l'impianto complessivo degli ISA anche ai fini della premialità ed assicurare, nel contempo, un attento monitoraggio, con riferimento ad un congruo arco temporale di almeno tre anni, degli operatori economici che presentano un punteggio gravemente insufficiente ancorché operanti in contesti produttivi apparentemente non in crisi, sospendendo ogni attività di selezione ai fini dell'eventuale azione di accertamento basata unicamente sul livello di affidabilità fiscale risultante dagli ISA. Dato il gettito conseguente al meccanismo di adeguamento di ulteriori componenti positivi al fine di conseguire il risultato di premialità, l'emendamento non necessita di copertura finanziaria.

• Non sanzionabilità degli errori formali o ritardi di comunicazione

In ragione delle novità introdotte, in tempi relativamente brevi, che hanno modificato e stravolto gli adempimenti fiscali in capo ai singoli operatori economici, sia nella fatturazione del carburante, mai avvenuta prima con l'emissione di migliaia di documenti fiscali per distributore carburanti, sia con la memorizzazione e comunicazione telematica dei corrispettivi derivante da vendite non oil, pur con volumi d'affari bassissimi ogni singolo punto vendita, ma costretti ad

adeguarsi in ragione del volume d'affari prodotto dalla vendita dei carburanti al pari delle più grandi attività economiche (sup ai 400 mila euro di vol. aff.), si propone di estendere il periodo transitorio di non sanzionabilità per irregolarità formali nella compilazione delle fatture e nella comunicazione dei corrispettivi fino al 30/06/2020.

Faib Fegica Figisc a EG: basta rinvii, si affrontino le problematiche della rete

Con una nota unitaria al management di EG Faib Fegica e Figisc hanno preso atto con rammarico dello slittamento dell'incontro calendarizzato per domani 19 novembre sul tema delle manutenzioni.

I Presidenti delle organizzazioni sottolineano che "... ancora una volta il continuo dilatare dei tempi... non ci consente di affrontare in modo puntuale e definitivo alcune criticità più volte segnalate nei vari incontri e che al momento non hanno avuto risposte. Criticità che se non risolte rischiano di far saltare tante gestioni mettendo a rischio la sostenibilità economica delle stesse... una tra tutte la manutenzione. Argomento rimandato così come previsto dall'accordo del 14 luglio 2019 alla definizione di uno specifico tavolo tecnico che doveva concludersi entro il 31 dicembre del 2018."

Faib Fegica e Figisc ribadiscono di non essere "... più disponibili a rinviare nel tempo un argomento così delicato che in assenza di un accordo condiviso mette le gestioni in condizioni di non poter più garantire la funzionalità degli impianti con tutti i rischi che ne conseguono..." e pertanto confermando la disponibilità per il nuovo incontro auspicano di trovare "... una intesa definitiva che ci consenta di assolvere agli obblighi e agli impegni presi con la sottoscrizione di quell'accordo."

Le organizzazioni dei gestori evidenziano in conclusione che "se così non fosse, saremo costretti sin dal giorno 11 a mettere in

campo iniziative forti di protesta ivi compresa la chiusura degli impianti"

Sciopero benzinai: adesione oltre il 74%. Contro l'illegalità servono regole e coerenza

[leggi il comunicato congiunto e tutta la documentazione su \[www.faib.it\]\(http://www.faib.it\)](#)

"La piaga dell'illegalità", la ferita dell'abusivismo

Presentato il dossier Faib

Il giorno 23 ottobre 2019, nella sala Funi del Palazzo dei Congressi a Roma, nel giorno di apertura della manifestazione Oil&Nonoil 2019, si è tenuto l'incontro per presentare il dossier sulle problematiche della distribuzione dei carburanti in Italia, che sono rappresentate, come ricorda il titolo del convegno, dalle frodi fiscali e dall'irregolarità dei contratti che legano i gestori ai titolari degli impianti.

I lavori sono stati introdotti da **Massimiliano Di Pace**, in qualità di **moderatore**, che, dopo aver ricordato i contenuti essenziali del dossier, ha presentato i relatori, cominciando da **Martino Landi**, **presidente di Faib**.

Landi, dopo aver ricordato che l'illegalità nelle sue diverse forme danneggia non solo la collettività, ma l'intera filiera della distribuzione dei carburanti, per effetto della concorrenza sleale che determina, che a sua volta non consente una giusta remunerazione del lavoro dei gestori e degli investimenti effettuati dai titolari degli impianti, ha invitato tutti gli attori a fare fronte comune per combattere questi fenomeni negativi. In questa ottica ha evidenziato come l'obiettivo comune di tutti gli operatori, così come delle autorità pubbliche, dovrebbe essere un'analisi dei problemi condotta con

FAIB Informa 19

uno spirito costruttivo, e una comune individuazione delle soluzioni.

Ha fatto seguito poi l'intervento di **Alessandro Proietti, Presidente di Assoindipendenti**, il quale si è dichiarato disponibile ad un confronto con tutti gli attori, per poi esprimere una sostanziale condivisione del dossier, fermo restando che la causa dei fatti illeciti non può essere attribuita a singole categorie, essendo essa condivisa dall'intera filiera. Secondo Proietti, oltre all'illegalità, esiste il problema della razionalizzazione della rete, che in realtà non è stata attuata per una mancanza di volontà, dovuta anche ad una redditività che, per quanto modesta, rimane interessante. Ha precisato poi che non si può utilizzare solo il parametro dell'erogato come criterio di scelta degli impianti da chiudere, senza contare che i costi di bonifica dell'impianto sono tali, da scoraggiare questa operazione. L'intervento si chiude con l'auspicio che, pur rimanendo spazi per operazioni illecite, questi si riducano sempre di più fornendo alcune indicazioni operative.

In rappresentanza del mondo degli utenti delle stazioni di rifornimento, è poi intervenuto **Emilio Viafora, presidente di Federconsumatori**, che ha fatto notare come la crisi economica avesse stimolato l'attenzione dei consumatori verso il prezzo dei carburanti, con la conseguenza che i soggetti che, grazie alle frodi, potevano vendere i carburanti a prezzi ribassati, risultassero premiati dal mercato. Questa situazione è tanto più dannosa, considerato che il settore si avvia a sperimentare un periodo di transizione molto delicato, in vista dell'ampliamento del parco mezzi a trazione elettrica. In conclusione Viafora afferma che occorre contrastare l'illegalità con determinazione, in quanto l'attuale livello non è sostenibile per il settore, il quale si trova al centro di numerosi problemi, come l'alta tassazione e il lavoro irregolare. Tutti fattori che ostacolano la necessità di introdurre innovazioni sulla rete.

Ha preso poi la parola **Vincenzo Miceli, dell'ufficio fiscale della Confesercenti nazionale**, che ha illustrato i vari meccanismi per l'evasione dell'Iva nel settore del commercio dei carburanti, fra cui le

cosiddette frodi carosello, che costituiscono veri e propri reati, come quelli del contrabbando e dell'associazione a delinquere per finalità di evasione fiscale. Fra i meccanismi descritti vi è anche quello dell'esportatore abituale, il quale, grazie a false lettere di intenti, riesce ad acquistare, sulla base di un plafond riconosciuto dall'Agenzia delle entrate, carburanti in esenzione di Iva, che poi non viene più pagata, grazie alla chiusura della società "cartiera" che ha prodotto i documenti. A fronte di questa situazione, Miceli ha proposto come Confesercenti sia soluzioni soft, sia proposte "shock". Tra le prime vi è il Das telematico e controlli più stretti e rigidi, mentre tra le proposte innovative si può immaginare un meccanismo di Iva monofasica, ossia che si applica al momento dell'immissione al consumo del prodotto, come avviene per alcuni prodotti editoriali (es. i giornali) salvo un diverso meccanismo di recupero dell'imposta sul prezzo finale.

La parola è poi passata a **Roberto Galdi, responsabile della sezione Controlli accise dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli**, il quale ha inquadrato storicamente i fenomeni di illegalità fiscale nel settore petrolifero, ricordando che i primi casi di evasione accise sono stati scoperti nel 2011, mentre quelli relativi all'Iva sono stati individuati nel 2014. Galdi ha quindi descritto i meccanismi delle frodi che hanno per oggetto l'importazione di oli lubrificanti, che vengono poi venduti come gasoli, eventualmente dopo miscelazioni atte a rendere le caratteristiche del prodotto analoghe. Il problema per questo tipo di frodi è dato dal fatto che non tutti i paesi comunitari di provenienza di questi prodotti petroliferi collaborano per facilitare la trasmissione di informazioni relative alla circolazione di tali prodotti (es. non si è riusciti ad introdurre il sistema Emcs per questi oli lubrificanti). Il funzionario dell'Agenzia delle Dogane si è però dichiarato ottimista, sostenendo che la situazione potrà migliorare, sia a seguito delle misure previste dal collegato fiscale, previsto nella manovra di bilancio per il 2020, sia a seguito di future iniziative, alle quali sono invitati a

partecipare tutti gli attori, che rappresentano la parte largamente onesta del paese.

Il moderatore ha invitato quindi ad intervenire l'**On. Massimiliano De Toma**, componente della X Commissione della **Camera dei Deputati**, e **firmatario della risoluzione parlamentare** per lo studio delle misure necessarie per il settore della distribuzione dei carburanti. Il parlamentare, dopo aver raccontato lo stato dell'arte dei lavori parlamentari che hanno avuto luogo dopo la sua risoluzione, che sta incontrando un diffuso consenso tra le forze politiche, ha indicato la metodologia che si intende seguire per definire una strategia di intervento nel settore della distribuzione dei carburanti, che è basata sull'analisi delle esigenze del settore nel lungo termine, e sulla condivisione delle scelte con tutti gli attori interessati. In questo contesto l'On De Toma ha anticipato che alcune ipotesi potrebbero essere pene maggiori per gli autisti che trasportano carburanti oggetto di operazioni illegali, la tracciabilità del prodotto con molecole, l'implementazione sugli impianti di nuove tecnologie e il pieno rispetto delle norme di settore così come evidenziato nella risoluzione.

E' poi intervenuto il **Prof. Avv. Paolo Grassi, consulente legale della Faib**, che ha redatto una nota sulle tutele contrattuali dei gestori, inserita nel dossier, che ha ricordato le modalità corrette con le quali i titolari degli impianti devono rapportarsi contrattualmente con i gestori, illustrando specifici casi giurisprudenziali sul contenzioso in atto e la sezione dedicata ai contratti. Ha concluso i lavori **Martino Landi, presidente di Faib**, ricordando l'importanza di trovare quanto prima delle soluzioni ai due problemi rappresentati nel dossier, ed impegnando a questo scopo la Faib, che ha tracciato delle ipotesi di intervento riportate nella 4^a sezione del dossier, relative sia alle frodi fiscali, sia all'abusivismo contrattuale ringraziando i partecipanti, ed in particolare **Gaetano Pergamo, direttore di Faib**, per aver organizzato l'evento, e **Antonio Ciavattini** per il suo contributo a questa iniziativa.

Per quanto riguarda le proposte finalizzate al contrasto delle frodi fiscali Faib ha indicato un gruppo di lavoro permanente tra le amministrazioni interessate (agenzie Entrate e Dogane), i Ministeri competenti e le Associazioni di categoria; l'introduzione dell'iva monofasica; obbligo per i trasportatori di dotarsi del GPS,; tracciatura molecolare; più altre proposte di dettaglio, contenute nel dossier; per il contrasto all'illegalità contrattuale Faib ha proposto sanzioni per chi non si attiene alla contrattualistica di settore e meccanismi oggettivi di remunerazione del costo di distribuzione.