

Ill.mo Signor
On. Prof. Roberto Gualtieri
Ministro dell'Economia e delle Finanze
Sede

Milano, 10 luglio 2020

Signor Ministro,

desidero anzitutto esprimerle l'apprezzamento di Grandi Reti, società consortile che riunisce qualificati operatori indipendenti della distribuzione carburanti, per il ritrovato impegno del Governo in ordine al processo di liberalizzazione dell'economia italiana. Mi riferisco al paragrafo per l'appunto intitolato "Liberalizzazioni" del Programma Nazionale di Riforma (PNR) allegato al DEF, il cui schema è stato da lei esposto nel Consiglio dei ministri del 6 luglio scorso. In questo paragrafo si sottolinea con forza come "In Italia la crescita della produttività è insoddisfacente soprattutto nel settore dei servizi, in cui è necessario migliorare l'efficienza allocativa anche attraverso un alleggerimento della regolamentazione di svariati comparti" (p. 83). Affermazione pienamente condivisibile e da cui prendere le mosse per rimuovere la selva di lacci e laccioli, mi perdoni il ricorso ad un'immagine ormai datata, ma purtroppo sempre attuale, che frenano le potenzialità di sviluppo del nostro sistema economico. Debbo però anche dirle che siamo rimasti a dir poco sconcertati nel leggere che quale esempio di questo eccesso di regolamentazione viene portata "la distribuzione di carburanti" e non solo più sconcertati ma allibiti e fortemente preoccupati per l'analisi del nostro settore che viene proposta sempre a p.83 del PNR. Allibiti per la siderale distanza che avvertiamo tra la realtà che stiamo vivendo ed in cui ci troviamo ad operare ed il ritratto che si ricava dal PNR quanto alle cause della arretratezza e dello stato di malessere della rete; fortemente preoccupati perché se è questa la capacità di analisi del suo Dicastero, che oltretutto per le correlazioni strutturali con l'Agenzia delle Dogane e l'Agenzia delle Entrate è in grado di conoscere nei minimi dettagli le problematiche del nostro settore, c'è da dubitare che la Pubblica Amministrazione, di cui indubbiamente il MEF è un'eccellenza, sia in grado di intercettare e di soddisfare la domanda di riforme e di una ripresa qualificata in termini di innovazione e di modernizzazione a cui dovremo orientare i finanziamenti del Recovery Fund.

Proverò, signor Ministro, ad argomentare queste affermazioni in relazione ai punti di maggior rilevanza individuati dal PNR in ordine alla distribuzione carburanti:

1) Eccessiva regolamentazione. E' vero solo per quanto riguarda le ingessature anacronistiche sull'affidamento in gestione degli impianti. Limitazioni da smantellare, rendendo utilizzabili tutte le tipologie contrattuali del Codice Civile. La maggior parte delle regole riguarda però la materia fiscale ed un aumento delle norme si è reso necessario per contrastare una pericolosa e diffusa penetrazione della criminalità più o meno organizzata, riciclaggio, contrabbando, frodi e massiccia evasioni dell'IVA, che ormai da diversi anni hanno inquinato pericolosamente il settore, con una concorrenza sleale che ha depresso la marginalità e privato l'Erario di miliardi di gettito. Aggiungo al riguardo, perché il tema della legalità è oggi di assoluta preminenza, che solo ultimamente sta maturando la consapevolezza che l'evasione dell'IVA è di gran lunga più importante di quella delle accise e che quindi l'azione di contrasto delle diverse amministrazioni, della Guardia di Finanza e delle Procure deve essere riorientata in funzione delle nuove forme assunte dall'illegalità. Vogliamo semplificare senza indebolire la lotta all'evasione? Pienamente d'accordo: si adotti il reverse charge, come proponiamo da anni. Non si capisce perché possa funzionare egregiamente per l'energia elettrica ed il gas e non si possa applicare ai prodotti petroliferi. Troppi gli operatori interessati? Si tratta a dir tanto di 30.000 soggetti e nell'epoca della digitalizzazione di massa non è un numero che faccia paura.

2) Margini superiore alla media europea. Che la marginalità sia superiore alla media europea è assolutamente falso. Per alcuni prodotti e limitatamente ad alcuni paesi possono esserci margini lordi più elevati ma i margini netti della distribuzione stentano oggi a rimanere a livello della media europea.

3) Standard qualitativi inferiori a quelli dei principali Paesi europei. Su questo non c'è dubbio, ma è completamente sbagliata la diagnosi. Il modesto livello qualitativo medio dipende infatti anzitutto dall'eccessivo numero di impianti a basso erogato ed insieme dalle restrizioni poste all'offerta di prodotti non oil. Non c'entrano nulla le supposte "restrizioni che ancora permangono sia all'ingresso sia all'uscita dal mercato" a cui si vogliono ricondurre le carenze qualitative della rete.

4) Barriere all'entrata. Quali sarebbero mai le barriere che oggi ostacolano l'ingresso di nuovi entranti? Non solo non ci sono particolari limitazioni normative o regolamentari, ma non funziona da deterrente neppure la struttura di un mercato con una rete sempre più sovradimensionata in relazione alla dinamica della domanda, con riduzione dei consumi per km e costi di gestione crescenti. Ciò nonostante è continua l'entrata di nuovi operatori, non sempre di totale limpidezza, pronti ad acquistare impianti in dismissione a basso erogato da alimentare attraverso circuiti paralleli e sovente totalmente illegali. Se si vogliono trovare esempi di barriere all'entrata non è certo alla distribuzione carburanti che si deve guardare.

5) Barriere all'uscita. Con il DM del 2015 sulle bonifiche e con le successive misure della Legge Concorrenza del 2017 si sono semplificate le procedure di chiusura degli impianti e ridotti per molti casi i costi di bonifica. Vogliamo andare oltre? Benissimo. Provi signor Ministro a convincere il suo collega Costa, che regge il MATTM, nonché la Conferenza Stato-Regioni e l'ANCI ad eliminare del tutto le bonifiche ed avremo soppresso l'ultima barriera alle uscite, trovandoci magari con qualche procedura d'infrazione a livello europeo.

6) Diversificazione dell'offerta. Supporre che la presenza di barriere all'entrata blocchi "lo sviluppo qualitativo del settore in termini sia di diversificazione dell'offerta dei prodotti oil sia di ampliamento della gamma offerta di servizi non oil" è doppiamente mistificatorio. In primo luogo perché, come si è visto, non esistono barriere all'ingresso, in secondo luogo perché la diversificazione dell'offerta oil è oggi la più ampia possibile ed infine perché quanto ai servizi non oil le uniche restrizioni esistenti riguardano specifiche categorie merceologiche e saremmo ben lieti della loro eliminazione.

In conclusione signor Ministro, se ancora possibile la inviteremmo a mantenere il tema della distribuzione carburanti nel paragrafo liberalizzazioni, relativamente alla sola contrattualistica per l'affidamento degli impianti e per le parti restanti a collocarla nell'ambito della lotta all'evasione e del contrasto all'illegalità approfondendo e circostanziando maggiormente gli spunti presenti a p.48 circa la lotta all'evasione, che è oggi lo strumento essenziale per perseguire l'obiettivo indicato dal PNR ed in cui ci ritroviamo pienamente: la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva.

Rimaniamo oviamente a sua disposizione per ogni ulteriore chiarimento e la ringraziamo sin d'ora per l'attenzione che vorrà riservare alle nostre considerazioni.

I più cordiali saluti,

Il Presidente



Giuseppe Gatti