



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA  
UNASCOM TREVISO

## Gruppo Impianti Stradali Carburanti\_Treviso

Treviso, 1 aprile 2010

### Cali Carburanti: una "ingenerosa" precisazione

Non so se la mia forte critica al verbale di accordo siglato con la Esso per la definizione della nuova procedura per il rimborso dei cali sia stata ben compresa da chi ha definito "ingenerose" le mie critiche, critiche che riguardano esclusivamente la "borbonica" procedura per il rimborso dei cali, cosa ben diversa dall'obbligo di una corretta verifica periodica delle giacenze reali.

Indipendentemente da obblighi contrattuali, o da eventuali accordi, ai nostri colleghi gestori noi consigliamo un controllo quindicinale delle giacenze per verificare eventuali differenze tra le giacenze reali e contabili, tale controllo periodico serve innanzitutto alla regolare tenuta del registro di carico/scarico UTF e a controllare eventuali anomalie degli erogatori e/o dei serbatoi interrati, migliaia di euro sottoterra non possono rimanere lì senza controllo: gli erogatori si possono starare e le cisterne possono avere delle perdite, perdite che comportano serie implicazioni di carattere ambientale di cui siamo ben consapevoli, poi c'è anche il problema economico.

Per la regolare tenuta del registro UTF è essenziale una verifica periodica in quanto permette di mantenere entro i limiti di legge le differenze tra giacenze effettive e contabili rilevate da eventuali controlli della Guardia di Finanza, registrare le differenze negative o positive è importante non solo per le verifiche della GDF ma anche per dimostrare all'erario la corretta gestione degli ammanchi inventariali, a tal proposito è utile citare la circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 31/E del 2 ottobre 2006 la quale, pur trattando il caso delle differenze inventariali della GDO, va ad analizzare la generalità del problema ammanchi richiamando anche i "cali fisici o di lavorazione delle merci" e prevede che una regolare e documentata verifica di magazzino sia importante per giustificare gli ammanchi evitando che questi siano considerati dalla GDF come vendite presunte, oppure di dimostrarlo in un eventuale ricorso.

Ai fini della contestazione della GDF per la irregolare tenuta del registro UTF deve essere considerato quanto previsto dall'Art. 50, comma 4 del **Testo Unico del 26/10/1995 n. 504**: "*Per gli impianti di distribuzione stradale di carburanti si considera irregolare la tenuta del registro di carico e scarico quando la predetta differenza supera un dodicesimo del calo annuo consentito per i singoli carburanti, riferito alle erogazioni effettuate nel periodo preso a base della verifica;*" Quindi è chiaro che c'è una sostanziale differenza tra i cali ammessi e le tolleranze considerate ai fini della irregolare tenuta del registro UTF, che poi la GDF consideri vendite presunte gli ammanchi oltre tali percentuali è una forzatura finalizzata a incassare sanzioni



## Gruppo Impianti Stradali Carburanti\_Treviso

A controprova di ciò basti considerare che l'Agenzia delle Dogane non prende in considerazione i cali superiori alle tolleranze per la regolare tenuta dei registri, così come facilmente rilevabile dal resoconto annuale inviato all'Agenzia, molti colleghi, ma anche personalmente, hanno "autodenunciato" cali superiori del 4 per mille sul gasolio, e anche superiori per la benzina, senza che l'Agenzia eccepisca alcunché, cali comunque inferiori alla differenza tra il volume a 15° C e il volume di consegna, ammanchi più che giustificati. Basti pensare che nella verifica fatta presso un collega della Esso la differenza complessiva tra i volumi a 15° C e quelli "consegnati" è del 5,46 per mille, 5,28 per mille se correttamente la calcoliamo sui volumi a 15° C.

Nel parlare di "cali" si pensa sempre ai soli cali naturali, ma il DM 55/2000 prevede qualcosa di diverso in fatto di cali, infatti, già l'art. 1 di tale regolamento, "*Regolamento recante norme in materia di cali naturali e tecnici delle merci soggette a vincolo doganale e ad accise*", sancisce in modo inequivocabile che "*i cali delle merci per cause inerenti alla loro stessa natura, di cui all'art. 864 del regolamento CEE della Commissione n. 2454/93 del 2 luglio 1993, si suddividono in "cali naturali ed in cali tecnici"*". Il successivo art. 2 specifica, inoltre, che i cali sono riconosciuti "*entro le misure indicate nelle tabelle A e B*" allegate al citato regolamento ed ulteriormente, nel dare le istruzioni operative per l'applicazione dei coefficienti indicati nelle suddette tabelle, il decreto ben evidenzia che i cali tecnici sono riconosciuti a seguito delle operazioni di travaso, di cernita, di miscelazione, ecc. del prodotto oggetto di valutazione. Operativamente, i cali tecnici si concretizzano nel differenziale tra la quantità di prodotto inserito in cisterna e la quantità di prodotto erogato determinato dalla mancata armonia di misurazione causata dalla imperfetta taratura dei contatori dedicati alla misurazione del carburante nelle cisterne e quelli inseriti nelle pompe di erogazione.

Quindi la GDF considera i soli cali fisici omettendo di considerare i cali tecnici, mentre il DM 55/2000 prevede espressamente che i cali fisici e tecnici si sommino con ciò determinando un calo consentito che è la somma dei cali fisici e tecnici, se si considera che è ammesso un calo tecnico del 2 per mille ad ogni manipolazione dei carburanti è facile immaginare che il calo totale consentito dia assoluta tranquillità agli operatori.

Ulteriore motivo di tranquillità è che il citato DM 55/2000 prevede espressamente che la misura del calo è espressa in volume a 15° C pertanto a rigor di legge prima va individuato il volume dei carburanti a 15° C e poi si fanno i conteggi relativi alle tolleranze ammesse, chi ha un minimo di conoscenza della fisica dei carburanti può ben capire che significa tutto ciò, pertanto il problema non è chiedere al governo nuove norme per la tenuta dei registri UTF ma che siano riconosciute ed applicate le normative vigenti, non è un problema di mancanza di chiarezza della norma ma di corretta applicazione.

Con tutto ciò una "chiusura del registro" ogni 15 giorni è abbondantemente sufficiente a tutelare il gestore sia dal fisco che da eventuali responsabilità ambientali, l'aver annotato cali e/o eccedenze con cadenza quindicinale in un registro vidimato dall'UTF può e deve bastare per il riconoscimento dei cali senza una borbonica procedura, alla GDF interessa il solo registro UTF e allora che se lo facciano bastare anche le compagnie petrolifere. Mettiamoci che i cali rimborsati dalle compagnie petrolifere sono poco più di un terzo delle differenze tra i volumi a 15° C e quelli "consegnati" per capire che è bene che paghino senza ulteriori balzelli.



Certo che resto perplesso quando un delegato sindacale ti riferisce alla Staffetta che *“Che esso (l'accordo n.d.) inoltre cerca di contemperare l'esigenza del gestore di avere rimborsato integralmente (senza alcuna franchigia) il pagamento della quantità di prodotto che non ha scaricato e quella della compagnia di poter verificare e mettere sotto controllo un fenomeno per molti aspetti particolarmente aleatorio.”*

Perplesso perché non capisco che intende dire per *“fenomeno per molti aspetti particolarmente aleatorio”* sempreché non intenda dire contemporaneamente due cose: la prima è che essendo i carburanti molto sensibili alle temperature è aleatorio parlare di volumi certi, la seconda è che sono aleatori i cali denunciati dai gestori, per la seconda la soluzione è semplice e già prevista nei contratti di comodato: sigilli sugli erogatori e cisterne, semplice e banale e senza proteste.

Veramente ci sarebbe una terza interpretazione di quell'aleatorio: il gestore che fa la "cresta" sui cali, ma se così fosse non è un problema sindacale ma di magistratura, non vado a rovinare la vita di migliaia di colleghi per qualche furbo, che lo denunciino per truffa. Certo che la società dovrà dimostrare di averlo consegnato tutto il prodotto sul quale il gestore ha fatto la "cresta", ma è affar loro. Ma sarei estremamente curioso di vedere come la spiegheranno al giudice la giusta quantità consegnata.

Se invece per aleatorio si intendono i litri consegnati potrei dire che in questo caso di aleatorio non c'è proprio nulla visto che le compagnie petrolifere hanno, giustamente, chiesto ed ottenuto che le accise vengano conteggiate sui volumi a 15° C, (**Testo Unico del 26/10/1995 n. 504**, art. 21, comma 7, *Le aliquote a volume si applicano con riferimento alla temperatura di 15 Celsius ed alla pressione normale.*) piuttosto chiaro che le accise si pagano su volumi certi, e allora allo stesso modo potrebbero fatturare i carburanti ai propri gestori, cosa che qualche fornitore attua nei confronti delle “pompe bianche” e naturalmente non c'è nessun rimborso dei cali che, guarda caso, non si verificano.

Ma sull'aleatorietà dei carburanti la dice lunga la Consip la quale si preoccupa di garantire il giusto quantitativo consegnato alle pubbliche amministrazioni, ed ecco cosa prevede il Capitolato Tecnico per i controlli di quantità:

*omiss.*

### **Paragrafo 3 - Controlli di quantità**

*Il controllo quantitativo sull'ammontare di Carburante per Autotrazione consegnato avverrà secondo le modalità di seguito riportate, salvo diverse disposizioni eventualmente adottate dalle singole Amministrazioni.*

*La singola Unità Utilizzatrice verificherà, per ogni consegna, che il DAS riporti almeno i seguenti dati:*

*Peso espresso in Chilogrammi o Tonnellate e/o volume espresso a litri a 15°C;  
Volume a Temperatura di carico;  
Densità a 15°C.*

*omiss.*



***Al fine di calcolare, per ciascuna consegna, la quantità di Carburante per Autotrazione fatturabile dal Fornitore, si procederà secondo le modalità di seguito riportate. I volumi di Carburante per Autotrazione determinati a temperatura del prodotto allo scarico saranno riportati alla temperatura standard di 15° C avvalendosi delle tabelle 54B pubblicate nel volume III del Petroleum Measurement Tables, edita dal A.S.T.M e stampata dal Ministero delle Finanze-Direzione Generale delle Dogane ed. II.II - su autorizzazione dell'A.S.T.M; a tale scopo, la densità a 15°C e la temperatura del prodotto allo scarico, se non rilevati e calcolati al momento dello scarico (paragrafo 2) saranno ricavati dal D.A.S. Qualora si disponesse unicamente del peso del prodotto consegnato, i volumi di Carburante per Autotrazione fatturabili saranno calcolati dividendo il peso rilevato per la densità convenzionale di 0,746 per la Benzina Super Senza Piombo e di 0,835 per il Gasolio ed il Gasolio "Artico".***

Come si vede la Consip è piuttosto precisa nell'individuare l'esatto quantitativo di carburante consegnato, la tabella che ho allegato alla mia mail inviata ai presidenti delle Federazioni Nazionali ed alla Esso è chiarissima in proposito: **9.612 litri di differenza** se si utilizzano le densità a 15° C indicate nei DAS **ma ben 19.912 litri di differenza** se si disponesse solamente del peso del prodotto consegnato, alla faccia dell'aleatorietà!

In conclusione il problema "cali" per la parte fiscale può essere affrontato con quanto già prevede la norma mentre per la parte economica è più che sufficiente copiare dalle compagnie, vedi le accise a 15° C, e dalla Consip, che essendo un società dello Stato fa "testo" in materia. Certo che ai gestori basta spiegare come si fa una corretta tenuta del registro UTF e assisterli con competenza nel caso la GDF "abusi" della presunzione di vendita, ma chi rappresenta i gestori deve masticare la materia come pane quotidiano, deve essere "generoso" nella conoscenza del DNA dei cali e delle normative che regolano la materia, deve sapere che le compagnie petrolifere conoscono l'esatta entità dei cali nel momento in cui caricano le autobotti nelle raffinerie o nei depositi. E se proprio si vuole semplificare al massimo il problema si chiedi al Governo una legge per l'obbligo di utilizzare i compensatori di temperatura in tutta la filiera dei carburanti, dalle basi di carico alle autobotti per finire agli erogatori, anche questo non va inventato ma copiato dagli stati dove già esiste.

Moreno Parin