

Atto Camera

Risoluzione in commissione 7-00258

presentato da

DE TOMA Massimiliano

testo presentato

Martedì 11 giugno 2019

modificato

Mercoledì 26 giugno 2019, seduta n. 197

La X Commissione,

premesso che:

il mercato della distribuzione di carburanti gioca un ruolo strategico per l'economia nazionale, con un valore che si aggira sui 45 miliardi di euro all'anno di fatturato complessivo e che ingloba circa 80 mila lavoratori fra titolari, collaboratori e dipendenti, occupati presso oltre 22 mila impianti nella rete ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali;

lo stesso presenta numerose criticità che si stanno, ormai da tempo, riverberando su tutto il comparto con una perdita di oltre il 50 per cento della redditività, anche per effetto della diminuzione delle vendite e dei margini operativi;

tra il 2018 ed il 2019 si sono manifestati in tutta la loro drammaticità gli effetti della crisi del settore che, negli ultimi anni, ha registrato l'uscita dal mercato e/o la cessione degli asset della distribuzione di importanti gruppi petroliferi (Shell, Esso, Total), accelerando i processi di fusione tra marchi (ad esempio, Italiana Petroli) e un passaggio repentino da una logica industriale a logiche meramente finanziarie e talvolta speculative, spesso in mano a banche o fondi;

già in sé il singolo dato del progressivo abbandono del mercato da parte dell'industria petrolifera dovrebbe essere sufficiente a rappresentare il livello di crisi in cui versa il settore;

le ragioni di questa crisi sono molteplici: una rete distributiva estremamente frammentata ed inefficiente, oltreché insicura in alcuni casi dal punto di vista ambientale; estrema parcellizzazione della proprietà dei punti vendita e riduzione della capacità di controllo e verifica sia degli operatori che della qualità dei prodotti commercializzati; il dilagare di comportamenti illegali nella commercializzazione di prodotti attraverso l'esenzione di imposta e accise, ingresso diretto della criminalità organizzata nella gestione della rete distributiva e commercializzazione di detti prodotti;

come ampiamente denunciato anche dalle federazioni di categoria dei gestori, negli ultimi anni, si è verificata una sensibile contrazione degli investimenti da parte degli operatori di settore, mentre la mancata razionalizzazione della rete distributiva (tanto in rete ordinaria che autostradale) ha determinato una massiccia frammentazione dell'offerta ed un crollo della efficienza, con oltre il 30 per cento degli impianti ad erogato inferiore a 500 mila litri l'anno, ed un conseguente crollo della marginalità e della sostenibilità economica dei punti vendita;

si è infatti stimato che circa 7/8 mila impianti sono quelli che andrebbero ulteriormente chiusi per inefficienza e che restano tuttavia aperti per gli alti costi di chiusura e bonifica;

migliaia di impianti risultano ubicati in luoghi pericolosi a discapito della sicurezza ambientale e dell'incolumità degli abitanti;

sono state segnalate violazioni della normativa sulla tutela del lavoro, favorite da una disciplina che demanda alla contrattazione delle parti la remunerazione dei gestori sulla base di una complessa cornice normativa (decreto legislativo n. 32 del 1998, legge n. 57 del 2001, legge n. 27 del 2012) che tuttavia non offre, sia perché in parte superata, sia perché oggetto di ampi spazi di elusione, sufficienti tutele alle imprese ed ai lavoratori del settore;

la frammentazione del comparto in tanti operatori di limitate dimensioni rispetto alle tradizionali compagnie petrolifere ha drasticamente penalizzato la praticabilità per le organizzazioni rappresentative dei gestori di concludere accordi, rendendo necessaria una integrazione del quadro normativo vigente con una contrattazione che definisca ruolo, funzione e condizioni di competitività, profittabilità e remunerazione delle imprese e del lavoro degli addetti alla distribuzione finale;

le decine di migliaia di piccole imprese di gestione e di addetti che vengono impiegati sulla rete sono, in un tale contesto, i soggetti potenzialmente più esposti sia a subire le dirette conseguenze (in termini tanto di precarietà contrattuale che di dipendenza economica), sia, per analoghe medesime motivazioni, ad essere potenzialmente assorbiti dall'illegalità;

le attività di distribuzione carbolubrificanti e quelle commerciali e ristorative, inoltre, costituiscono oggetto di concessione da parte del gestore della rete sotto forma di onerose *royalty* ad essi versati dagli affidatari del servizio sia sui volumi erogati che sui valori delle vendite;

le *royalty* rendono economicamente insostenibile la gestione del servizio per le piccole e medie imprese operanti nella rete distributiva, soprattutto quelle localizzate in aree economicamente non remunerative che scontano la diminuzione costante dei relativi margini di profitto;

il 28 maggio 2019 è stato riattivato il tavolo tecnico di confronto con le organizzazioni dei gestori visto l'elevato interesse del Ministero dello sviluppo economico sulla questione, consapevole che le criticità afferenti il settore stanno incidendo negativamente sul piano della competitività per le imprese e le micro-imprese che vi operano,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative urgenti in grado di contrastare le numerose e articolate criticità che sta affrontando il settore della distribuzione dei carburanti, i cui fattori di debolezza rischiano di aggravare le condizioni economiche ed occupazionali degli operatori;

ad assumere, per quanto di competenza, iniziative volte:

a) alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete distributiva, con una revisione del piano e degli indirizzi di ristrutturazione, prevedendo la chiusura dei punti vendita obsoleti ed inefficienti, accompagnata dall'erogazione di indennizzi per la bonifica ambientale e per l'effettivo e definitivo loro smantellamento;

b) ad elevare i livelli di tutela e protezione delle condizioni lavorative e dell'esercizio di impresa degli operatori del settore, al fine di evitare situazioni di diffusa illegalità derivanti da ipotesi di abuso di dipendenza economica nei rapporti tra i titolari degli impianti/fornitori e i gestori degli impianti, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge n. 1 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

c) a prevedere incentivi volti alla riconversione tecnologica necessaria ad ammodernare la rete distributiva attraverso la progressiva implementazione dei servizi alla mobilità da energie rinnovabili;

d) ad adottare, tramite le strutture del Ministero dello sviluppo economico, procedure di verifica e controllo per accertare violazioni della normativa di settore, valorizzando il ruolo delle organizzazioni maggiormente rappresentative;

e) a contrastare l'elusione dell'obbligo di contrattualistica previsto dalla normativa di settore per tutti i titolari di autorizzazione introducendo meccanismi di penalità e/o sanzioni per inadempienze relative ad accordi collettivi o per l'utilizzo di tipologie contrattuali non previste dalla normativa, nonché regolamentando i trattamenti minimi delle gestioni in caso di inosservanza della contrattazione;

f) a prevedere, nella definizione per i gestori delle eque condizioni per competere relative all'accesso ai prezzi di cessione dei prodotti dai fornitori, già previste dalla normativa di settore e specificamente al citato articolo 17 della legge 24 marzo 2012, n. 27, il criterio della sostenibilità economica delle imprese finali di distribuzione;

g) a potenziare l'attività di sorveglianza dei prezzi praticati, utilizzando le rilevazioni dell'osservatorio prezzi del Ministero dello sviluppo economico come base per l'individuazione di politiche di sconto potenzialmente anomale e per l'avvio di specifici controlli, ad esempio da parte della Guardia di finanza;

h) a estendere anche al settore dei carburanti la normativa di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 aprile 2001, n. 218, recante la disciplina delle vendite sottocosto, a norma dell'articolo 15, comma 8, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114;

i) a favorire lo sviluppo di tipologie contrattuali aggiuntive, che, consentendo alle imprese finali della distribuzione di determinare il prezzo finale al consumatore, possano garantire al cliente, tramite una vera concorrenza dei prezzi, la scelta più conveniente presso l'intero complesso della rete distributiva, nel rispetto del principio dell'assicurazione di condizioni di accesso uniformi al prezzo di beni e servizi;

l) a contrastare l'evasione, la contraffazione e i fenomeni di concorrenza sleale esistenti mediante uso di nuove tecnologie nel controllo e nel tracciamento del carburante in tutte le fasi della filiera dalla produzione, stoccaggio, trasporto fino alla commercializzazione con il coordinamento e la pianificazione a livello centrale delle autorità e forze di controllo preposte, introducendo altresì automatismi nel monitoraggio dei quantitativi di prodotto erogati dai diversi punti vendita e nelle comunicazioni della variazione di prezzo, in continuo durante le 24 ore.

(7-00258) «De Toma, Scanu, Rachele Silvestri, Sut, Vallasca, Alemanno».