



www.faib.it faib@confesercenti.it

Autostrade, il Mise vara il decreto attuativo dei contributi figurativi per i gestori



E' stato pubblicato in GU 22 del 28-1-2021 il Decreto Direttoriale MSE del 14 dicembre 2020, adottato in attuazione dell'art. 40 del D.L. n. 34/2020 e ss. modificazioni (Decreto Rilancio) recante le modalità di concessione e di erogazione di un **Contributo in conto esercizio**, in favore delle **Micro, Piccole e Medie Imprese con sede in Italia titolari del servizio di distribuzione carburanti nelle Autostrade** per il periodo di emergenza sanitaria da Covid - 19, nei limiti delle risorse disponibili (€ 4 milioni).
Si ricorda che la citata norma di riferimento, di cui all'art. 40/2020 ss., riconosce un rimborso di natura previdenziale ed assistenziale per dette tipologie dimensionali di azienda, così come definite da Raccomandazione Commissione UE 361/CE del 6 maggio 2003...

Segue a pag. 2

Presidenza Faib, preoccupa la crisi di Governo: ristori e riforma del settore sempre più urgenti. Varato il programma di lavoro 2021. Affrontare emergenza Covid e chiudere Accordi economici

Si è svolta in modalità video conferenza il 26 gennaio us la riunione di Presidenza nazionale Faib per discutere del Tavolo ministeriale e delle richieste di ristori; dell' emergenza Covid-19 e dello stato degli Accordi straordinari con le compagnie oltre che delle iniziative a sostegno della categoria; dell'emergenza Coronavirus e del prolungamento dello stato di emergenza e dei riflessi sulla rete; del programma di lavoro 2021 e dell'analisi organizzativa; delle determinazioni statutarie e delle misure conseguenti; della rete autostradale, dello stato del comparto e delle iniziative necessarie; delle relazioni industriali e dei negoziati aperti.
La riunione, aperta dall'introduzione del Presidente Landi, ha evidenziato in primo luogo la forte preoccupazione per la crisi di Governo in atto, ...

Segue a pag. 2

Tamoil: continua la fuga dalla normativa di settore, tra vertenze legali e sindacali.

Una nuova sconfitta per Tamoil e la sua politica di gestione della rete Distribuzione carburanti. Ancora una volta scritta nei tribunali della repubblica a cui i gestori sono costretti a rivolgersi in assenza di Accordi rinnovati e sottoscritti tra le parti.

Segue a pag. 4

Recovery Plan, Confesercenti in audizione: "Necessari interventi su turismo e commercio, riequilibrare concorrenza con on line



"Il PNRR sul quale siamo chiamati oggi ad esprimere una valutazione ha subito, dalla prima stesura, profonde modificazioni.

Segue a pag. 6

2

Autostrade, il Mise vara il decreto attuativo dei contributi figurativi per i gestori

E' stato pubblicato in **GU 22 del 28-1-2021 il Decreto Direttoriale MSE del 14 dicembre 2020**, adottato **in attuazione dell'art. 40 del D.L. n. 34/2020** e ss. modificazioni (Decreto Rilancio) recante le modalità di concessione e di erogazione di un **Contributo in conto esercizio**, in favore delle **Micro, Piccole e Medie Imprese con sede in Italia titolari del servizio di distribuzione carburanti nelle Autostrade** per il periodo di emergenza sanitaria da Covid - 19, nei limiti delle risorse disponibili (€ 4 milioni).

Si ricorda che la citata norma di riferimento, di cui all'art. 40/2020 ss., riconosce un rimborso di natura previdenziale ed assistenziale per dette tipologie dimensionali di azienda, così come definite da Raccomandazione Commissione UE 361/CE del 6 maggio 2003, purché risultino **attive ed in regola con il versamento dei relativi contributi alla data del 1° marzo 2020**, preso atto del mantenimento del servizio durante tale periodo di emergenza nonostante l'evidente calo della domanda di carburanti.

In particolare, così come specificato dal DM attuativo 14 dicembre 2020, saranno **ammissibili a tale agevolazione i soli contributi previdenziali ed assistenziali**, con esclusione dei premi per l'assicurazione obbligatoria infortunistica, **dovuti dalle ditte interessate del Settore sulle retribuzioni da lavoro dipendente nel trimestre marzo, aprile e maggio 2020**, in relazione al personale impiegato presso lo specifico impianto di distribuzione carburanti in tale periodo Covid.

A tal fine, si precisa che in base al DM di attuazione la relativa **istruttoria per l'inserimento delle richieste di rimborso** sarà affidata alla Società

“INVITALIA SpA”, Agenzia Nazionale per lo Sviluppo di Impresa appartenente al MSE, nonché allestita su apposita Piattaforma informatica sul Portale www.incentivi.gov.it

Tuttavia, è contestualmente chiarito anche che **le procedure in via telematica**, nonché **i termini per l'inoltro delle istanze di rimborso, saranno definiti con successivo Decreto Direttoriale**, ancora a cura del MSE, così come è **demandata a tale ulteriore provvedimento l'approvazione dello Schema di domanda ad hoc**, da utilizzare a cura dei Legali rappresentanti delle sole Aziende interessate.

Nel frattempo, nelle more della pubblicazione di tali procedure on line, si ricorda che **le sopra descritte Aziende** qualora interessate **dovranno essere in possesso, alla data di presentazione della domanda, dei seguenti requisiti:**

- risultare **regolarmente costituite**, iscritte ed in attività, presso il competente Ufficio della Camera di Commercio **al Registro delle Imprese;**

- svolgere un effettivo **Servizio di distribuzione carburanti**, disponendo a tal fine di un Impianto ad hoc;

- **non risultare essere destinatarie di eventuali sanzioni da interdizione** di cui all'art. 9 comma 2 D. Lgs n. 231/2001 ss. integrazioni;

- trovarsi nel pieno e libero esercizio dei propri diritti e **non essere in stato di liquidazione volontaria, né essere sottoposte a procedure concorsuali con finalità di liquidazione.**

A tal riguardo, occorre evidenziare soltanto che in base al DM di attuazione **saranno escluse dal beneficio del previsto Contributo in conto esercizio le Attività di gestione diretta di Impianti autostradali da parte delle Società Petrolifere integrate**, così come **non potranno accedere a detta agevolazione le gestioni unitarie di Attività Petrolifere ed Attività di Ristorazione.**

FAIB Informa 1

Si chiarisce infine che il MSE garantirà, ai sensi dell'art. 18-ter citato D.L. 34/2020 ss., il corretto adempimento dell'onere di comunicare, sulla predetta piattaforma informatica, ogni informazione concernente l'agevolazione in oggetto, salva restando la facoltà della stessa P.A. di verificare in qualsiasi momento la sussistenza dei descritti presupposti di accesso delle imprese al rimborso delle spese previdenziali ammissibili.

Presidenza Faib, preoccupa la crisi di Governo: ristori e riforma del settore sempre più urgenti. Varato il programma di lavoro 2021. Affrontare emergenza Covid e chiudere Accordi economici

Si è svolta in modalità video conferenza il 26 gennaio us la riunione di Presidenza nazionale Faib per discutere del Tavolo ministeriale e delle richieste di ristori; dell'emergenza Covid-19 e dello stato degli Accordi straordinari con le compagnie oltre che delle iniziative a sostegno della categoria; dell'emergenza Coronavirus e del prolungamento dello stato di emergenza e dei riflessi sulla rete; del programma di lavoro 2021 e dell'analisi organizzativa; delle determinazioni statutarie e delle misure conseguenti; della rete autostradale, dello stato del comparto e delle iniziative necessarie; delle relazioni industriali e dei negoziati aperti.

La riunione, aperta dall'introduzione del Presidente Landi, ha evidenziato in primo luogo la forte preoccupazione per la crisi di Governo in atto sia in relazione alla situazione socio sanitaria ed economica del paese che del settore, rischiando di bruciare il lavoro fatto con i

rappresentanti del Mise per l'apertura del tavolo di settore. Di fronte alla drammaticità della crisi pandemica che dura ormai da un anno, l'apertura della crisi politica complica il quadro di riferimento del nostro settore. L'auspicio è che si possa quanto prima uscire da questa situazione di incertezza politica senza troppe ripercussioni per il comparto rappresentato, in tema di agenda di settore (ristrutturazione della rete, illegalità fiscale e contrattuale, nuovi contratti...) e ristori per la categoria. In questo senso, sono stati richiesti al Mise i provvedimenti già emanati nel corso del primo lockdown, di cui al Decreto Rilancio, legge 77/2020 (contributo a fondo perduto, art. 25; credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili a uso non abitativo e affitto d'azienda, art 28; misure di sostegno di "contributi figurati" alle imprese di distribuzione di carburanti nelle autostrade per il periodo di emergenza da COVID-19, art. 40, da estendere alla rete ordinaria) con la previsione, ove si mantenesse la logica dei codici Ateco, auspicati di superamento, di prevedervi anche quelli dei carburanti e delle attività collaterali presenti sugli impianti, dai bar alle gomme. Tutto questo appare ineludibile considerato la situazione di grave difficoltà in cui versa la categoria, in crisi già prima del Coronavirus, con margini di guadagno fermi da anni, tranne per IP che ha sottoscritto il nuovo accordo che entrerà in vigore il 1° febbraio, e i costi di gestione in continua crescita, complice i continui cambiamenti della normativa fiscale e i nuovi oneri strumentali, oltre alla normativa di sicurezza e tutela ambientale. Passando agli accordi straordinari di contrasto al Covid-19, è stato ricordato che mentre Eni e Q8 hanno rinnovato già l'Accordo speciale non così, al momento, hanno fatto Ip ed Eg. Le Associazioni di categoria sono impegnate a sollecitare queste ultime a rinnovare l'intesa speciale. Con il mondo dei privati è stato

rinnovato l'Accordo con Assopetroli, con Retitalia e Vinpe, ma rimane senza riscontro l'invito dell'Associazione a tutti gli altri grandi retisti, confermando una situazione che rischia di essere di grande difficoltà relazionale, soprattutto in una fase di prolungamento dell'emergenza causata anche dal rallentamento del piano vaccini. Se ad oggi la situazione delle gestioni è difficile, da qui a qualche settimana diventerà insostenibile, tra limiti alla mobilità e crisi degli erogati, e la risposta dei titolari sarà assolutamente necessaria. La Presidenza auspica una nuova presa di posizione delle associazioni verso le controparti per varare nuove misure di contrasto alle difficoltà sulla rete, da quelle meramente gestionali a quelle di sostegno.

E' stato quindi affrontato il tema del rinnovo dell'Accordo economico e normativo con Eni ed Eg, due appuntamenti importanti non solo per gli aspetti economici che vanno rinnovati (nel caso di Eni, siamo in presenza di un Accordo scaduto da 4 anni), ma anche per il complesso degli impegni che le controparti intendono assumere per capire la direzione che si intende intraprendere. Le Associazioni hanno già ribadito in sede Eni- e lo faranno anche con EG- che intendono in modo serio e costruttivo condividere le scelte che riguardano il futuro della rete e la centralità del gestore. Pur nella diversità dei ruoli, le Federazioni vogliono legittimamente rimarcare alcune scelte irrinunciabili nell'attuale fase storica definita dalla transizione energetica. Capire quindi come ci si atterra ad affrontare il presente ed il futuro, con quali iniziative, quali prodotti, quali attività e quali profili professionali è un compito che attiene il confronto negoziale. Se la rete è destinata a cambiare pelle, come appare inevitabile che sia, questo passaggio va preparato e normato, superando lo schema tradizionale che confinava la

contrattazione agli aspetti meramente legati all'erogazione carburanti. Ci sono nuovi prodotti per i quali occorre definire le modalità, le prestazioni e la remunerazione; nuove attività che vanno regolate nel quadro del confronto tra le parti. La stazione di servizio multifunzionale, a sostegno e completamento della mobilità, va disciplinata negli aspetti specifici, dalle locazioni alle forniture, ai profili di servizi. In questo senso la cultura della bilateralità, che seppure lentamente sta entrando nel settore, può aiutare a fornire chiavi applicative importanti.

Discorso a parte merita Tamoil, una compagnia presente da decenni sul mercato italiano, associata alla principale Associazione di categoria degli imprenditori energetici per la mobilità, che bellamente, e senza che nessuno muova un dito, continua imperterrita da oltre 10 anni ad aggirare le norme di settore sull'obbligatorietà della contrattazione economica e normativa quale base imprescindibile della determinazione della base giuridica ed economica delle gestioni a marchio. Un punto sul quale la normativa di settore è chiara ed inequivocabile. Eppure, in materia di Accordi economici, di prezzi praticati, di contratti di gestione, la compagnia si sottrae alle norme di legge. È noto che i comportamenti dei titolari degli impianti e/o fornitori di carburante, che non consentono ai gestori di essere competitivi sul mercato di riferimento, integrano l'abuso di dipendenza economica, comportamenti sanzionabili dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, qualora tali abusi di dipendenza economica abbiano rilevanza sulla concorrenza del mercato e, quindi, determini aumenti di prezzi al dettaglio. La Legge stabilisce che su ogni singolo punto vendita devono essere assicurate ai gestori condizioni contrattuali eque e non discriminatorie, tali da consentire agli stessi di poter competere nei

mercati di riferimento e avere dei margini ragionevoli, idonei a coprire i costi di gestione e dell'impianto, oltre che ad assicurare al gestore il proprio sostentamento. Di fronte a tutto questo appare sempre più evidente che Tamoil continua con una politica di gestione dei punti vendita e dei prezzi di approvvigionamento e al dettaglio che presenta una violazione della normativa. Faib nel rinnovare l'appello a chi deve vigilare e a chi esercita la delicata funzione politica della rappresentanza ad intervenire per porre fine a questo insostenibile scandalo, conferma vicinanza e sostegno a tutti i gestori che intendono far valere i loro legittimi interessi in tutte le sedi. Sulle autostrade è stata ribadita la situazione di insostenibilità delle gestioni, soprattutto in una prospettiva in cui la pandemia non accenna ad allentare ed anzi vede continuamente prorogare lo stato d'emergenza e le conseguenti limitazioni alla mobilità. In un quadro così problematico appare evidente la necessità dell'impegno pubblico e della politica a riformare il decreto del 7 agosto 2015, a ridefinire compiti e ruoli degli attori sul segmento, a fermare per due anni i rinnovi delle concessioni e avviare una seria ristrutturazione. Nel frattempo, non sono ammissibili gli attuali tempi della politica: è inconcepibile che per un decreto attuativo si debbano attendere mesi e ancora non si vede la luce dei ristori del primo decreto rilancio. I contributi figurativi ancora non arrivano nelle casse dei gestori che li hanno anticipati, mentre gli erogati sono precipitati. Le stesse regole di funzionamento e apertura degli impianti vanno fortemente riviste in autostrada. In tutto questo la crisi di governo può solo danneggiare ulteriormente il servizio e gli operatori che lo forniscono. È evidente che se da qui a poco non ci sono risposte su questi temi la categoria riprenderà la mobilitazione. La Presidenza ha quindi approvato il piano di lavoro che avrà al centro le attività di supporto politico-

sindacale alla categoria nella fase pandemica e l'assemblea elettiva, già rinviata a causa dell'emergenza coronavirus, da tenersi a metà aprile in modalità video conferenza.

Tamoil: continua la fuga dalla normativa di settore, tra vertenze legali e sindacali.

Una nuova sconfitta per Tamoil e la sua politica di gestione della rete Distribuzione carburanti.

Ancora una volta scritta nei tribunali della repubblica a cui i gestori sono costretti a rivolgersi in assenza di Accordi rinnovati e sottoscritti tra le parti.

Il ricorso a contratti irrituali, a condizioni economiche decise unilateralmente in forza di un peso contrattuale spropositato, politiche di prezzo penalizzanti, ancorché non condivisi con le Associazioni di categoria, espone la rete a marchio, i gestori e la stessa compagnia alle incertezze delle relazioni non regolamentate, rimesse alla libera e proficua fantasia contrattuale che si muove fuori dall'attuale contesto normativo perimetrato dal:

- Reg Ce 330/2010
- Il D. Lgs. 32/98
- 496/99
- 57/200
- 27/2012

Nel quadro normativo richiamato, le tipologie contrattuali legittimamente utilizzate dai titolari di autorizzazione per affidare in gestione, a qualsiasi titolo, un impianto di rete ordinaria inteso come complesso di beni e attrezzature finalizzate alla distribuzione carburanti sono esclusivamente le seguenti:

- contratto di affidamento in uso gratuito in collegamento funzionale con un contratto di fornitura ovvero somministrazione in esclusiva,

FAIB Informa 1

sia per la rete ordinaria che per la rete autostradale;

- contratto di affidamento in uso gratuito in collegamento funzionale con un contratto di commissione in esclusiva in forza degli Accordi siglati da Faib Fegica e Figisc con Up, ora Unem e Assopetroli, ai sensi della legge L. 27/2012 sopra richiamata.

Gli aspetti economici e normativi dei contratti di cui sopra sono rimessi dal d.lgs. 32/1998 così come modificato ed integrato dalle leggi 496/1999, 57/2001 e 27/2012, alla contrattazione tra i titolari di autorizzazione e la rappresentanza sindacale dei gestori che hanno effetto ed efficacia fino a che non siano modificate, e/o sostituite, da nuovi Accordi tra le parti.

Ad oggi, dunque, stante il quadro normativo, tutto deve per forza di cosa fare riferimento all'ultimo Accordo sottoscritto tra Faib Fegica e Figisc e la Tamoil stessa del 10 marzo 2005, scaduto il 30 giugno 2006, rinnovato con un accordo ponte il 1° febbraio 2009 scaduto nel 2011; certamente Tamoil non ha sottoscritto con i rappresentanti dei gestori né il contratto di commissione né alcun'altra tipologia.

Va da sé che ogni altra formula contrattuale, al di fuori del contratto di cessione gratuita degli impianti in collegamento funzionale con l'acquisto in esclusiva del prodotto regolamentato dall'Accordo economico normativo con Faib Fegica e Figisc, sottoscritto da Tamoil con i gestori è da ritenersi per Faib fuori dal perimetro normativo sopra richiamato e, dunque, non solo invalidabile ma soggetta alla riconduzione giuridica nel quadro normativo vigente.

Perché mai un'azienda strutturata e conosciuta sul mercato debba esporre i propri gestori, ossia la propria forza vendita alle incertezze e alla precarietà, oltre che la propria reputazione di marchio, a tali incredibili scelte è un mistero in attesa di chiarimento. Ma tant'è.

Così la condanna confermata dal Giudice di Brescia fa seguito a quelle del tribunale di Roma.

La gestione di Roma ha lamentato “il mancato riconoscimento dei cali ed il mancato riconoscimenti dei margini” di guadagno previsti per quelle attività che avessero un basso rapporto di gasolio venduto rispetto al venduto di benzina. Una previsione prevista nell’intesa sottoscritta da quell’azienda nel 2005 ormai ampiamente scaduta, pur mantenendo la sua efficacia. “Disattenzioni economiche” che il Tribunale di Roma ha censurato riconoscendo i diritti del gestore.

Per un gestore che ha un margine di guadagno lordo di poco più di tre centesimi al litro, una disattenzione ripetuta negli anni, vale molto, anzi moltissimo. In alcuni casi il gestore ha ottenuto i risarcimenti diretti, in altri è dovuto ricorrere al Tribunale ottenendo un risarcimento di migliaia di euro. Recentemente una nuova causa con le stesse rivendicazioni è stata risolta con successo per i legittimi riconoscimenti di due recenti annualità.

A ciò si aggiunge anche una azione legale intentata dal gestore al quale, nel 2017, l’azienda avrebbe sospeso unilateralmente l’adozione di un prezzo di vendita competitivo nel bacino di riferimento. In questo caso il Tribunale di Roma, pur respingendo il ricorso d’urgenza proposto dalla gestione, in quanto non sarebbe stata dimostrata la gravità imminente che presupponeva il ricorso stesso, ha sancito un altro aspetto degno di nota: se la scelta unilaterale dell’azienda avesse, come sosteneva il gestore, prodotto un danno, questi avrebbe avuto la piena facoltà di far valere i suoi diritti in sede civile.

Dunque, eccoci al punto di oggi: la messa in mora dell’azienda a seguito di questa politica commerciale imposta dalla compagnia al gestore. In sostanza quello che il gestore temeva e denunciava all’autorità giudiziaria è prontamente avvenuto: l’impianto è precipitato nelle vendite al punto di arrivare ad erogati che rendono

insostenibile qualsiasi distributore: per gli addetti ai lavori meno di 200 mila litri l’anno, costringendolo alla chiusura. Ancora una volta il gestore si è rivolto all’associazione di categoria per chiedere assistenza e contestare alla Tamoil in primo luogo, “la politica dei prezzi di approvvigionamento e imposti al dettaglio”, che appaiono contrastare in molti punti del complesso delle norme che assistono il settore e i rapporti contrattuali, con particolare riferimento a quelle che stabiliscono che su ogni punto vendita devono essere assicurate ai gestori condizioni contrattuali eque e non discriminatorie, tali da consentire agli stessi di poter competere nei mercati di riferimento e avere dei margini ragionevoli, idonei a coprire i costi di gestione e dell’impianto, oltre che ad assicurare al gestore il proprio sostentamento.

Si ricorda che i comportamenti dei titolari degli impianti e/o fornitori di carburante, che non consentono al gestore di essere competitivo sul mercato di riferimento, integrano l’abuso di dipendenza economica, comportamento sanzionabile dalla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, qualora tale abuso di dipendenza economica abbia rilevanza sulla concorrenza del mercato e, quindi, determini ingiustificati aumenti di prezzi al dettaglio.

Nel caso di specie, sulla base della documentazione predisposta dal gestore emergerebbe “una politica dei prezzi di approvvigionamento e al dettaglio, nei confronti del gestore, che ha presentato un duplice effetto di violazione della normativa.” I prezzi di approvvigionamento hanno ridotto i margini del gestore previsti dall’Accordo relativo alla rete stradale della viabilità ordinaria sottoscritto da Tamoil Spa con le Associazioni di categoria dei gestori. Sta di fatto che “i più elevati prezzi di distribuzione al dettaglio, imposti al gestore, hanno determinato un notevole calo delle vendite, anche di clienti abituali, che si sono rivolti ad altri impianti

limitrofi della stessa Tamoil, e hanno quindi, determinato un ulteriore effetto moltiplicativo sulla contrazione del volume globale dei margini distributivi,” in violazione delle previsioni contrattuali a suo tempo firmate che assumevano ai fini della determinazione dei margini remunerativi quantitativi minimi/medi di erogati.

Gli effetti di questa “manovra a tenaglia”, ovvero prezzi elevati e riduzione delle vendite, hanno indotto il gestore, per recuperare competitività rispetto ai distributori di carburante limitrofi di altre compagnie e della stessa Tamoil, a sacrificare direttamente i propri margini previsti dall’Accordo, per addivenire a prezzi più competitivi; determinando, però, una devastante riduzione dei propri proventi per l’effetto combinato della riduzione del prodotto venduto e dei minori margini conseguiti dallo stesso.

Tutto ciò mentre a Brescia un altro gestore della medesima compagnia vedeva riconosciute le proprie ragioni a conferma di precedenti sentenze e del diritto a condurre il proprio impianto nel pieno rispetto del quadro normativo sopra richiamato.

E’ evidente che il passare del tempo e le crescenti difficoltà della rete carburanti stresseranno ancora di più le precarie condizioni economiche e normative praticate e faranno arrivare al pettine ulteriori contenziosi.

Può una compagnia petrolifera presente a livello nazionale dagli anni 90, con 1.300 punti vendita, con migliaia di addetti, presente su rete ordinaria e autostradale, oltre che nel trasporto aereo, con tanto di autorizzazioni e concessioni, attiva con il proprio gruppo in quasi in mezza Europa, operare in queste condizioni senza che nessuno si periti di dire che tutto questo è fuori dal perimetro della legislazione di settore vigente nel nostro paese?

6

Recovery Plan, Confesercenti in audizione: “Necessari interventi su turismo e commercio, riequilibrare concorrenza con on line”

“Il PNRR sul quale siamo chiamati oggi ad esprimere una valutazione ha subito, dalla prima stesura, profonde modificazioni. In particolare, nel documento che ci è stato proposto, la parte relativa allo sviluppo del settore privato è stata a nostro avviso ingiustamente ridimensionata e sottovalutata. Si tratta di una rimodulazione che non ci trova d'accordo, considerato l'impatto della crisi pandemica sulle imprese: secondo i dati di Contabilità nazionale, nel 2020 il settore del Commercio, Alloggio e Ristorazione è stato quello più colpito dalla recessione pandemica, segnando un crollo del valore aggiunto quasi doppio rispetto alla media nazionale”.

Così il Segretario generale di Confesercenti Mauro Bussoni, in audizione alla Camera dei Deputati nell'ambito dell'esame della Proposta di Piano Nazionale di ripresa e resilienza presso le Commissioni riunite V Bilancio, X Attività produttive e XI Lavoro.

“Le difficoltà del comparto sono legate all'eccezionale caduta dei consumi delle famiglie innescata dalla crisi pandemica, ridotti di 105 miliardi nel 2020. Per il turismo, invece, si stima una perdita complessiva di circa 90 miliardi di fatturato, con grande sofferenza soprattutto delle città d'arte. Crisi settoriali estese riguardano poi le filiere ricreative e culturali, oggi poste nell'impossibilità di operare”.

“Il PNRR deve considerare la natura sempre più concentrata che la recessione pandemica sta assumendo. Per molti settori c'è il rischio concreto di una permanente distruzione del potenziale produttivo: se ne comincia ad avere

testimonianza nella fortissima perdita dei valori di avviamento (in alcuni casi valutata nell'ordine del 50%) che stanno registrando gli esercizi e le gallerie commerciali nonché tutta l'accoglienza turistica. Le risorse del PNRR dovranno essere destinate al contrasto dei fenomeni di distruzione settoriale oggi in corso, senza disperderle. Nel corso del 2020 i provvedimenti presi per contrastare gli effetti economici della pandemia hanno incluso anche una miriade di bonus. Quasi 7 miliardi di risorse, includendo cashback e lotteria degli scontrini, che potevano essere meglio finalizzate”.

“Sono necessari interventi per il riequilibrio concorrenziale, andato in default per il commercio nel 2020, visto che l'online ha operato in regime di monopolio. E anche per quanto riguarda la rigenerazione urbana, è necessario prevedere sostegni alle imprese di vicinato, che sono il polmone verde della nostra economia distributiva. Serve un cambio di passo anche sul fronte lavoro. Il prolungamento della cassaintegrazione e del blocco dei licenziamenti ha congelato la situazione. Bisognerà passare dalle politiche passive del lavoro a quelle attive, allargandole anche ai lavoratori indipendenti. Servono più flessibilità, meno oneri, nuove regole per il tempo determinato, ed una riflessione sulla produttività del lavoro agile”.

“Bisogna accompagnare le imprese verso un consolidamento patrimoniale ed in un percorso di miglioramento della produttività, anche e soprattutto attraverso formazione e digitalizzazione. E occorre preoccuparsi e valutare il fatto che tantissime di queste imprese non avranno più la forza né le condizioni di mantenersi all'interno del mercato. Per questi imprenditori e per i lavoratori e i collaboratori, in queste imprese occupati, dovranno essere predisposti efficaci piani di riconversione. Purtroppo, riteniamo che il PNNR sia carente sotto il profilo della formazione continua sia per i lavoratori

FAIB Informa 1

subordinati che per gli autonomi. Un tema che sarà particolarmente importante per il mantenimento dei livelli occupazionali appena cesserà il blocco dei licenziamenti”.

ascolta l'audizione su www.faib.it