



www.faib.it faib@confesercenti.it

Roberta Innocenti (Assolavaggist): pandemia spartiacque per il settore, autolavaggi divenuti strategici nella tutela della salute

*Intervista rilasciata ad Oil&nonOil
dalla presidente dell'Associazione
per la provincia di Pistoia ed
esponente della Presidenza
nazionale*

La pandemia di Covid-19 ha rappresentato uno "spartiacque" per il settore degli autolavaggi divenuti parte integrante e operatori strategici nella tutela della salute.

Segue a pag. 2

Comunicazione prezzi, Faib Fegica e Figisc: inaccettabile accanimento verso i gestori



Con una nota unitaria, Faib Fegica e Figisc hanno rappresentato ai Ministri dello Sviluppo Economico e dell'Economia, Giorgetti e Franco, oltre che ai responsabili degli uffici tecnici di entrambi i dicasteri, ...

Segue pag. 3

Tavolo automotive al Mise: riunito il gruppo di lavoro 'mercato'.

Si è riunito al Mise il 13 ottobre scorso il gruppo "produzione" nell'ambito del tavolo Automotive, insediato al Ministero.

All 'incontro, convocato dal viceministro allo Sviluppo economico, Gilberto Pichetto Fratin, hanno partecipato i rappresentanti delle principali associazioni di categoria, le aziende e i sindacati di settore.

Segue a pag. 4

Presidenza Faib: urgente varare il tavolo di filiera e rilanciare l'iniziativa per il contrasto all'illegalità e all'evasione contrattuale. Rimodulare la comunicazione prezzi.

La Presidenza nazionale Faib riunita il 22 settembre us ha discusso i vari punti all'odg riguardante le relazioni industriali e il punto sui tavoli aperti; la necessità di un Tavolo di filiera; della comunicazione prezzi e dell'iniziativa Faib; la disamina del quadro sulla PDL "Concessione" e le iniziative sindacali da mettere in campo; del rilancio del Cipreg; ...

Segue a pag. 5

Pensioni: Faib Confesercenti, bene se riconosciuta gravosità lavoro per benzinai



Possibile estensione dei lavori gravosi ai benzinai. È questa la novità che potrebbe arrivare dalla Commissione istituzionale sui lavori gravosi che ha individuato 203 nuove mansioni per le quali potrebbe esserci la possibilità di andare in pensione a 63 anni, tramite l'Ape sociale.

La Commissione avrebbe, infatti, ricalcolato, con criteri scientifici, gli indici forniti da Inps, Inail ed Istat che valutano la fatica fisica e psicologica delle mansioni e tengono conto degli infortuni ed incidenti sul lavoro.

Da questo ricalcolo si passerebbe da 15 a 57 gruppi e da 65 a 203 mansioni: il provvedimento andrebbe ad interessare circa mezzo milione di lavoratori, che potrebbero uscire dal mondo del lavoro a 63 anni con 36 di contributi, a condizione di avere svolto una mansione gravosa per sei anni.

Segue a pag. 7

**Roberta Innocenti
(Assolavaggesti):
pandemia spartiacque
per il settore, autolavaggi
divenuti strategici nella
tutela della salute**

*Intervista rilasciata ad Oil&non oil
dalla presidente dell'Associazione
per la provincia di Pistoia ed
esponente della Presidenza
nazionale*

La pandemia di Covid-19 ha rappresentato uno **“spartiacque” per il settore degli autolavaggi** divenuti parte integrante e operatori strategici nella **tutela della salute**. A dichiararlo è **Roberta Innocenti** – esponente della presidenza nazionale di **Assolavaggesti Confesercenti** e presidente dell'associazione per la provincia di Pistoia – che a 18 mesi dal primo lockdown racconta come il settore sta cambiando sulla base delle nuove esigenze sanitarie e di contrasto al Covid-19 e della transizione ecologica.

“In un primo momento abbiamo avuto delle difficoltà. Nonostante il nostro codice Ateco permettesse l'apertura, in alcune aree le forze dell'ordine, per una errata interpretazione della legge, hanno fatto pressioni affinché gli autolavaggi venissero chiusi, imponendo in alcuni casi anche sanzioni. **Assolavaggesti** si è mossa inviando una lettera ai vari enti preposti al ministero, consentendo che fosse verificato non solo che gli autolavaggi potevano restare aperti, ma ottenendo anche il riconoscimento dalla parte del legislatore come **attività fondamentali nella lotta contro il Covid**”, racconta Innocenti, ripercorrendo i complessi giorni del primo lockdown che ha particolarmente colpito il comparto che consta, secondo le stime di almeno **12mila partite Iva**. Grazie a questo riconoscimento, prosegue, gli autolavaggi si sono divenuti fondamentali nella lotta contro il Covid-19, effettuando la **sanificazione** “non solo delle vetture private, ma anche dei veicoli impiegati in prima linea nel

trasporto dei malati, nella consegna dei pasti a domicilio, compresi i mezzi della Protezione civile e delle Forze dell'ordine”.

La pandemia, pur avendo colpito il comparto a livello economico, al pari di altri settori, ha spinto gli autolavaggi a sviluppare standard di qualità e sicurezza fondamentali per un'evoluzione delle attività verso il futuro. “Abbiamo dovuto stilare protocolli contro il Covid-19 per i nostri dipendenti, adottare misure a protezione degli utenti e comprendere quali standard di sanificazione adottare”, sintetizza la presidente di **Assolavaggesti** per la provincia di Pistoia. Nello specifico Innocenti sottolinea che gli standard sono particolarmente precisi e che il solo impiego dell'ozono – pratica che si è particolarmente diffusa durante la pandemia – non è sufficiente a garantire una sanificazione dell'auto o del mezzo certificata. “L'impiego dell'ozono ha validità solo se vengono fatti altri due step: la **pulizia dell'auto** e la **disinfezione di tutte le superfici con prodotti certificati presidio medico chirurgico (Pmc)**. Solo dopo si può avviare la sanificazione impiegando l'ozono che rappresenta il terzo step. Saltando le prime due fasi la terza non ha validità”, spiega Innocenti. “Abbiamo avviato una campagna informativa per i nostri associati in merito”, aggiunge. “**Assolavaggesti** è cresciuta molto durante la pandemia”, ricorda la Innocenti, secondo cui, grazie all'impegno dell'associazione, si è iniziato a far comprendere che solo gli autolavaggi strutturati **“potevano erogare un certo tipo di servizio certificato”**. Per la presidente provinciale di **Assolavaggesti** “il lavaggio non in regola dentro il garage sotto il condominio non poteva più dare questo tipo di garanzia. Abbiamo iniziato a parlare di **decontaminazione, sanificazione, protocolli di tutela della tutela della salute, del rispetto di norme che determinati autolavaggi non hanno**. È avvenuto uno spartiacque”, racconta.

“In un primo momento abbiamo sofferto come tutti dal punto di vista economico”, ammette Innocenti, affermando tuttavia che negli ultimi sei mesi vi è stata una crescita: “il

discorso delle sanificazioni fatte nel rispetto dei protocolli ha portato a **investimenti economici da parte delle aziende**, come ad esempio acquisto di macchine per l'ozono, protocolli che devono essere fatti e stipulati e che diventano parte integrante del Documento di valutazione dei rischi (Dvr) di ciascuna azienda. Tali adempimenti hanno avuto un costo, ma anche un certo risvolto”.

Affrontando la **problematica dei lavaggi “artigianali”**, che offrono spesso servizi sottocosto senza rispettare le normative ambientali, Innocenti sottolinea che **“i problemi da affrontare sono molti”**, ricordando che **Assolavaggesti** “sta lavorando da anni” su questo fronte “e pensiamo di lavorare ancora di più in maniera approfondita nei prossimi anni”. “Abbiamo fatto una grande attività sul territorio e devo dire che molti lavaggi non a norma sono stati verificati e in certi casi chiusi perché sprovvisti delle più elementari autorizzazioni”, racconta la presidente di **Assolavaggesti** per la provincia di Pistoia. “Il nostro obiettivo è arrivare ad avere una **normativa nazionale che preveda per l'apertura di un lavaggio l'Autorizzazione unica ambientale (Aua)**, sempre e comunque. Non si può più accettare che si possa aprire un lavaggio con una semplice segnalazione certificata di inizio attività (Scia) al comune come laboratorio artigianale, perché così non è. **Il lavaggio produce un refluo che deve essere trattato attraverso un impianto depurativo** e non può andare dentro le condutture pubbliche. Tutte le regioni si devono impegnare”, afferma Innocenti.

Proprio affrontando il tema del **rispetto dell'ambiente**, la presidente di **Assolavaggesti** per la provincia di Pistoia, sottolinea che il presidente del Consiglio Mario Draghi ha posto una grandissima attenzione a quello che è il problema ambientale: “Il Piano nazionale di ripresa e resilienza nel complesso prevede sei punti, uno di questi è interamente dedicato all'ambiente, ma anche gli altri poggiano su una **visione green**, e gli autolavaggi devono fare la loro parte. Si parla comunque di ambiente, si parla di **rivalutazione ambientale, rispetto**

*del territorio, tutela dell'acqua. Quindi anche i lavaggi devono fare la loro parte e andare verso una visione green del lavaggio auto che significa: **impianti depurativi efficienti e controllati; ricircolo dell'acqua** quando possibile o comunque un uso ridotto; **macchinari che hanno un minore impatto sul consumo di energia elettrica.** Questo è possibile e fattibile. Bisogna che le istituzioni si impegnino affinché tutto questo venga portato avanti e rispettato. Questo è ciò che ci viene chiesto a livello europeo. Questo è il momento in cui dobbiamo agire e fare”.*

Innocenti sottolinea che i **macchinari di ultima generazione** possono consentire questa **transizione ecologica**. “I portali di ultima generazione hanno chiaramente un **consumo energetico** molto inferiore rispetto ai vecchi macchinari e lo stesso vale per le idropultrici. Per quanto riguarda gli scarichi, l'acqua può essere recuperata fino a due volte con un **impianto depurativo adeguato**”, osserva. L'impiego di macchinari di nuova generazione e di **prodotti detergenti a basso impatto ambientale** comportano chiaramente investimenti e costi maggiori e in questo contesto è necessario “*adeguare le tariffe*”. “*Tutti dobbiamo pensare di andare verso un futuro green, non possiamo immaginare di poter gestire un autolavaggio come avveniva 20 anni fa. Un autolavaggio deve essere trattato come azienda, con investimenti continui. Dobbiamo dare valore al nostro lavoro. Finché si continuano a lavare auto a basso costo è normale che non si possano usare i prodotti a minore impatto ambientale, rinnovare macchinari di ultima generazione, depurare le acque e smaltire i fanghi perché non è fattibile mantenendo questi prezzi*”, precisa Innocenti.

Il sostegno al rinnovamento del settore deve anche avvenire con **adeguate risorse, pubbliche o europee**, che però, come sottolinea Roberta Innocenti, sono di difficile accesso o hanno procedure farraginose: “*Le risorse ci sono ma sono di difficile accesso. A volte o è farraginoso la procedura per arrivare ad accedere ai fondi, oppure*

vi è una procedura con click day che è come giocare alla lotteria. Le aziende non strutturate si spaventano o abbandonano il progetto. La nostra associazione ha lo scopo di stare al fianco anche per questo tipo di iniziative a tutti i nostri associati”, afferma la presidente di **Assolavaggisti** per la provincia di Pistoia.

Comunicazione prezzi, Faib Fegica e Figisc: inaccettabile accanimento verso i gestori

Con una nota unitaria, Faib Fegica e Figisc hanno rappresentato ai Ministri dello Sviluppo Economico e dell'Economia, Giorgetti e Franco, oltre che ai responsabili degli uffici tecnici di entrambi i dicasteri, al Comando Generale della Guardia di Finanza e al Presidente dell' Anci, l'estrema “complessità e la farraginosità della normativa che disciplina da alcuni anni la materia della pubblicizzazione dei prezzi dei carburanti: tanto che ciò avvenga presso gli impianti stradali, tanto che sia connessa agli obblighi di comunicazione degli stessi (sempre a cura dei Gestori medesimi), all'Osservatorio Prezzi” evidenziando che “A gravare ulteriormente le micro-imprese di gestione, recentemente si sono aggiunte iniziative assunte dalla Guardia di Finanza sul territorio, volte a sanzionare presunti comportamenti illegittimi consistenti in ritardi pregressi nelle comunicazioni obbligatorie sulla piattaforma informatica del Mise, piuttosto che di una non corretta pubblicizzazione dei prezzi medesimi, presente sulla cartellonistica predisposta dai soggetti titolari degli impianti medesimi, presso le singole stazioni di servizio.”

Dopo aver premesso che la norma sulla pubblicizzazione e comunicazione dei prezzi “aveva come obiettivo quello di far conoscere in tempo reale all'utente, i prezzi praticati dai Gestori sugli impianti, mediante l'accesso al Portale dell'Osservatorio Prezzi

costituito presso il Mise, (attualmente dai dati fornitici dalla stessa Direzione competente, circa 22 mila Gestori sono censiti sul sito, con circa 120 mila prezzi comunicati ogni settimana relativi ai vari prodotti e alle varie tipologia di vendita: self service e/o in servito).” e precisato che “Tale specifica disciplina trae ispirazione normativa dal DM 15 ottobre 2010 (sulla scorta dell'art. 51 Legge 99/2009) che prevede, appunto, la comunicazione obbligatoria da parte dei Gestori all'Osservatorio, ogni qual volta intervenga una variazione dei prezzi ...Ad avviso delle Federazioni...*l'interpretazione logica della norma che imporrebbe la comunicazione “comunque entro otto giorni” dall'ultima comunicazione effettuata, dovrebbe essere quella di precisare, anche in sede di revisione della Circolare Mise n. 75532 del 6 maggio 2014, che tale obbligo non sussiste ove non ci siano state diminuzioni o aumenti di prezzo: in sostanza ove non ci siano state variazioni, l'obbligo della comunicazione settimanale non avrebbe alcuna finalità ed alcuna utilità per il consumatore.*” Come del resto precisato nel testo del Decreto ministeriale di attuazione. Tutto ciò premesso Faib Fegica e Figisc continuano affermando che “Senza spingerci troppo nel dettaglio, in relazione agli obblighi gravanti sulle micro-imprese di gestione in materia di “prezzi”, le scriventi Federazioni stanno registrando una diffusa azione sul territorio delle Squadre Operative della Guardia Finanza volte ad acquisire, al momento degli accertamenti presso gli impianti di distribuzione carburanti, copia delle comunicazioni pregresse che il singolo Gestore ha trasmesso al Portale succitato...È del tutto evidente, quindi, che la “ricerca” operata dalla G.d.F, su pregresse ed ormai inutili, per il consumatore, informazioni al momento dell'accertamento, costituisce, ad avviso delle Federazioni una originale e non corretta interpretazione delle norme contenute nelle disposizioni legislative”. Le Associazioni continuano affermando che “Infatti, l'unica norma che consente alle Autorità di controllo (Agenzia delle

Entrate, Guardia di Finanza etc..) di rintracciare violazioni antecedenti al giorno dell'accertamento è contenuta nell'art. 12 del Decreto Leg.vo 472/97 che venne introdotto proprio per derogare al complesso normativo contenuto nella Legge 689 del 24 novembre 1981 che costituisce la fonte primaria delle sanzioni amministrative e penali. Tale Legge, tuttavia, non consentiva e non consente tuttora di irrogare sanzioni amministrative per fatti antecedenti...Le pretese violazioni avvenute in epoca pregressa, spesso a mesi precedenti l'accertamento in loco della G.d.F., in ogni caso, non hanno prodotto alcun vulnus alla buona fede dei consumatori, proprio perché pregresse..."

Faib Fegica e Figisc poi segnalano al Mise e a Mef oltre che alla Guardia di Finanza e all'Anci che "ulteriori violazioni sono state contestate relativamente ad una presunta violazione del DM 17 Gennaio 2013, allorché le Squadre Operative della G.d.F. hanno inteso sanzionare una (presunta) non corretta modalità grafica dei prezzi (terzo decimale meno evidente) nella cartellonistica presente sui piazzali delle stazioni di servizio." Su questo punto le Associazioni dei gestori evidenziano che

"la cartellonistica stessa che dovrebbe contenere tale specifica informazione verso il cliente con pubblicizzazione delle tre cifre decimali di cui le prime due da evidenziare maggiormente rispetto alla terza, ... è di diretta provenienza dei titolari proprietari degli impianti carburanti di cui trattasi e non può essere manipolata, modificata od alterata dalle singole Gestioni, pena la risoluzione ipso jure dei contratti di comodato e fornitura in essere con i titolari medesimi. In merito, pertanto trattasi di obblighi di predisposizione di strumenti di comunicazione che, ammesso che siano stati violati, sono rimessi alla competenza del soggetto proprietario e fornitore in esclusiva dei carburanti."

Per Faib Fegica e Figisc "Ciò che avviene, pertanto, in conclusione, è la "criminalizzazione" di una Categoria -quella dei Gestori degli impianti di distribuzione carburanti- alla quale sarebbe imposto di adempiere alle normative più volte richiamate, pur

non disponendo di adeguati strumenti, cartelli, insegne od altra attrezzatura comunque conforme a quanto indicato dalle disposizioni vigenti, ma saldamente nella esclusiva disponibilità dei titolari degli impianti.

Ci preme ricordare che la Categoria dei Gestori degli impianti carburanti è l'unica -nel segmento della distribuzione di beni e servizi di largo consumo- ad essere obbligata a trasmettere, per i prodotti esitati, tempestivamente (comunicazione all'Osservatorio Prezzi del Mise) i relativi prezzi settimanali nelle molteplici modalità (self service, servito; prodotti speciali; prodotti liquidi e gassosi); l'unica a dover esporre i prezzi con precisione e con cartelli -di proprietà dei terzi titolari degli impianti carburanti medesimi- visibili dalla carreggiata stradale e all'interno degli spazi di accesso degli autoveicoli; l'unica categoria infine costretta a sottostare ad adempimenti volti alla capillare e minuziosa conoscenza da parte del consumatore dei prezzi dei carburanti finanche fino alla terza cifra decimale..."

Per le Associazioni si tratta di "Un groviglio di norme, decreti ministeriali, rinvii a sistemi sanzionatori previsti da disposizioni legislative spesso contrastanti ... che andrebbe semplificato, anche alla luce di una verifica concreta del fine ultimo che tali normative dovrebbero cogliere: la tutela della buona fede del consumatore e nel contempo la possibilità che le imprese esercenti possano adempiere in maniera non gravosa e sicura agli obblighi di comunicazione... Una burocratica selva di obblighi, prescrizioni, adempimenti e, da ultimo, pesanti sanzioni che gravano sui Gestori degli impianti di carburanti che pur assolvono ad un "pubblico servizio essenziale" (come le recenti normative emergenziali hanno precisato anche nelle fasi di totale o parziale lockdown) e che andrebbero, lo ribadiamo fermamente, rivisitati ed armonizzati, anche al fine di evitare la ragionevole percezione di un "accanimento" verso una Categoria che è la comprensibile "vittima" della illegalità, spesso non solo fiscale, ma anche contrattuale." Per l'insieme di queste ragioni Faib Fegica e Figisc hanno richiesto "...un

incontro urgente ai Ministri e alle Dirigenze in indirizzo, al fine di individuare soluzioni ed auspicare autorevoli interventi sulle materie descritte ed al Comando Generale della Guardia di Finanza al fine di chiarire l'ambito entro il quale l'attività sanzionatoria sia rispondente alla ratio della normativa emanata." Tale istanza è stata richiesta anche al Presidente dell'Anci per "promuovere un incontro -considerato che i proventi delle sanzioni elevati finiscono nelle casse dei Comuni- nel quale chiarire che l'obiettivo è quello della tutela della garanzia della buona fede del cittadino e non quello di rimpinguare le casse dei Comuni medesimi verso i quali, comunque, le scriventi stanno promuovendo singoli ricorsi."

[leggi la lettera unitaria su www.faib.it](http://www.faib.it)

Tavolo automotive al Mise: riunito il gruppo di lavoro 'mercato'.

Si è riunito al Mise il 13 ottobre scorso il gruppo "produzione" nell'ambito del tavolo Automotive, insediato al Ministero. All'incontro, convocato dal viceministro allo Sviluppo economico, Gilberto Pichetto Fratin, hanno partecipato i rappresentanti delle principali associazioni di categoria, le aziende e i sindacati di settore.

L'incontro ha avuto la finalità di mettere insieme i contributi di tutti gli stakeholders in merito all'andamento del mercato automotive e alle eventuali proposte per i sistemi di incentivazione, valutando se possibile che l'ecobonus diventi una misura strutturale.

Questi i temi sul tavolo nazionale per accompagnare dieci anni di trasformazione per un settore che vale il 20% del Pil italiano e fa i conti con una forte contrazione delle immatricolazioni auto che registra nel triennio una forte perdita un 21,8% di immatricolazioni in meno rispetto al 2019.

Il punto è la valutazione di un **ecobonus** strutturale per sostenere la sostituzione delle auto con motore endotermico con quelle a propulsione elettrica. Il Mise pensa di

poter mettere sul piatto almeno 1 miliardo di euro all'anno per tre anni per rendere la misura strutturale ed evitare che il mercato vada avanti in un clima di incertezza, indicato dagli intervenuti come una delle cause del rallentamento delle immatricolazioni. Una misura che nel triennio 2022 – 2024, vale 3 miliardi. Questo darebbe respiro al mercato chiamato alla prova della ripresa post pandemica, alle prese con la crisi dei microchip e con un rapido esaurirsi dei fondi dei bonus. I partecipanti al tavolo hanno evidenziato la necessità di intervenire su tutto il parco auto e di non chiudere le linee di finanziamento nei confronti delle auto tradizionali sostenendo i contributi per l'acquisto anche delle vetture usate a motore endotermico con "basse" emissioni di Co2, conseguendo il doppio obiettivo di abbattere le emissioni legate al parco circolante, di cui almeno un quarto ante euro 4, e di liberare risorse per auto di nuova generazione e a propulsione elettrica. Per perseguire gli obiettivi dichiarati occorre però garantire la contemporaneità del doppio flusso di incentivi auto, sia a chi compra un'auto usata euro 5-6, sia a chi compra un'auto nuova. Questo aiuterebbe la produzione nella riconversione graduale verso le nuove motorizzazioni come richiesto dal piano UE "Fit for 55" secondo il quale nel 2035 ci sarà lo stop definitivo alla produzione di veicoli endotermici. Confesercenti ha sottolineato al tavolo il periodo di particolare crisi economica che ha attraversato il paese nella durissima fase della pandemia, con imprese chiuse e consumi a picco. Nel quadro descritto gli autoveicoli commerciali, che sono parte strumentale primaria per le imprese- dagli agenti di commercio agli operatori su aree pubbliche, a quelli della ristorazione e della produzione come panificatori e gastronomi, ai conducenti ncc ed altri- veicoli che hanno un tasso di sostituzione di 29 anni, hanno certamente bisogno di essere rinnovati. Ma nel quadro economico descritto è più facile immaginare una sostituzione usato su usato, verso motorizzazioni a più basse emissioni, rivedendo anche la fiscalità sulle auto aziendali. Questo elemento è

fondamentale per governare un processo di decarbonizzazione che deve fare i conti anche con una rete distributiva di energia oggi focalizzata sui carburanti tradizionali, che dovrà riposizionarsi sulle nuove propulsioni. Ciò per evitare un parco circolante spinto sul modello elettrico ma privo di una reale infrastruttura logistica di supporto e ricarica. Per questo è necessario, anche dal punto di vista della produzione, da un lato sostenere le nuove motorizzazioni e le immatricolazioni di veicoli nuovi nell'ambito di una visione più complessiva, che guarda l'intero parco auto, e dall'altra graduale, in cui rientra anche lo svecchiamento del parco circolante, riservando una quota importante al programma di sostituzione delle auto più inquinanti con vetture di nuova generazione. Questo per Confesercenti darebbe un doppio risultato in termini di abbattimento complessivo delle Co2 e di tempi tecnici per una realizzazione necessariamente graduale delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza su tutta la rete stradale e autostradale, dove le 23 mila aree di servizio italiane possono essere l'asset strategico della transizione, senza consumare nuovo suolo e impattare nuovi costosi impianti.

Presidenza Faib: urgente varare il tavolo di filiera e rilanciare l'iniziativa per il contrasto all'illegalità e all'evasione contrattuale. Rimodulare la comunicazione prezzi.

La Presidenza nazionale Faib riunita il 22 settembre us ha discusso i vari punti all'odg riguardante le relazioni industriali e il punto sui tavoli aperti; la necessità di un Tavolo di filiera; della comunicazione prezzi e dell'iniziativa Faib; la disamine del quadro sulla PDL "Concessione" e le iniziative sindacali da mettere in campo; del rilancio del Cipreg; della rete autostradale e delle azioni da attivare dopo la proroga stabilita dal DL 121/2021, della questione del green pass nella distribuzione

carburanti; della partecipazione Faib a Fuel Mobility.

Dopo l'illustrazione dell'ordine del giorno da parte del Coordinatore nazionale che ha brevemente riepilogato le questioni in discussione, il Presidente Sperduto ha svolto la relazione di apertura dei lavori della Presidenza. Nel suo intervento Sperduto ha toccato tutti i punti all'odg, fornendo la propria impostazione rispetto ai temi trattati. Il Presidente ha incitato il gruppo dirigente ad essere sempre presente accanto ai gestori e a sollecitare Faib nazionale ad intervenire sulle criticità segnalate dai colleghi, privilegiando una concreta politica del fare.

La Presidenza ha svolto un approfondito, e anche critico, confronto sui punti in discussione, deliberando sui vari punti. La Presidenza ha incitato la Giunta- e i comitati di colore- a lavorare sulle relazioni industriali per accelerare 1) il confronto con EG- anche e soprattutto dopo l'ultimo incontro negoziale con l'Azienda- per il rinnovo dell'Accordo economico e normativo per gli impianti a marchio Esso, confermando un quadro di diffusa preoccupazione, evidenziato anche dalla mancata risposta, a distanza di oltre tre mesi, alla proposta avanzata dalle tre Federazioni; 2) con Q8, anche in questo caso ad esito dell'incontro del 14 settembre us per il rinnovo dell'Accordo economico, valutato positivamente ma da approfondire nei diversi profili economici e normativi; 3) con IP, per la piena applicazione dell'Accordo economico e normativo, essendo in presenza di diversi ritardi. La Presidenza ha chiesto una nuova azione verso Petrolifera Adriatica, nei cui confronti procede il corposo contenzioso giuridico; gli intervenuti hanno evidenziato l'aggravarsi delle criticità sulla rete e lo scollamento tra gestori e Azienda, richiedendo ulteriori azioni politico sindacali e giudiziarie; lo stesso verso Tamoil, vero scandalo operante, sotto gli occhi di tutti, in violazione della normativa di settore per i profili economici e normativi. Un forte richiamo la Presidenza ha inteso rivolgere agli Uffici del Mite- subentrato al Mise- sollecitandoli ad agire per far rispettare le leggi di settore e ad aggiornare la propria

agenda sulle criticità vere del settore, segnato dall'illegalità diffusa e dall'evasione contrattuale. La Presidenza ha anche valutato il buon apprezzamento della categoria per il rinnovo dell'Accordo economico e normativo con Eni, la cui entrata in vigore sta procedendo in modo corretto e lineare, pur se con alcune e circoscritte criticità.

La Presidenza ha poi preso atto della scarsa attenzione delle Istituzioni e del Mite verso il settore e del continuo rinvio del famoso Tavolo ministeriale promesso dalla Sottosegretaria Gava. A questo punto, Faib ritiene indilazionabile una forte iniziativa della filiera nel suo complesso per l'avvio di un Tavolo tra le principali componenti della stessa. L'obiettivo è quello dichiarato e condiviso dai più e finalizzato a giungere ad una proposta di riforma del settore, partendo dalla necessità di una vera riflessione sul futuro della rete in relazione alla transizione digitale ed energetica, ad una ristrutturazione della rete in chiave ambientale e qualitativa, in grado di intercettare i nuovi bisogni di mobilità, di contrasto all'illegalità, che rischia di mandare all'aria gli operatori corretti, e all'evasione contrattuale, che produce un vantaggio competitivo a favore di imprenditori e aziende che praticano il caporalato petrolifero, in spregio alle leggi e in violazione dei diritti dei gestori. Sono temi sui quali oggi c'è una larga convergenza e sui quali oggi nessuno può più permettersi di perdere tempo. La transizione energetica e digitale da una parte, la concorrenza sleale dall'altra rischiano di stringere in una morsa la parte sana della filiera tutta, anche quella più strutturata. Ecco perché ad avviso di Faib è necessario partire subito, senza attendere i riti e i tempi-biblici- del Mite: si può partire dalla proposta unitaria avanzata dai gestori, verificare i punti di convergenza e passare a quelli sui quali occorre una riflessione, per trovare lo strumento giuridico più adatto a guidare il cambiamento che volenti o nolenti arriverà. Faib vede che c'è lo spazio per dotare il settore degli strumenti normativi necessari per riformarlo. Del resto, la risoluzione de Toma, su molti di questi temi, registrò un ampio consenso parlamentare, dopo

l'audizione di tutta la filiera. Il tavolo potrebbe conseguire l'obiettivo di un "Accordo interprofessionale" su transizione e innovazione, contrattazione erga omnes, formazione, bilateralità, nuove forme contrattuali, operatività non oil, confermando la centralità del gestore e recuperando lo spirito dei grandi accordi della fine degli anni 90.

Sulla questione prezzi la Presidenza ha approvato la nota Faib che ha contestato al Mise l'obbligatorietà della comunicazione prezzi in assenza di variazioni degli stessi. Per Faib, l'obbligo di comunicazione del prezzo di vendita del carburante è obbligatorio, in coerenza con la norma istitutrice, solo in caso di variazione del prezzo stesso, in diminuzione o in aumento, ritenendo insussistente il suddetto obbligo in assenza di variazioni. Su questo punto la Presidenza ha confermato che l'eventuale contestazione da parte degli Organi di vigilanza della mancata comunicazione settimanale in assenza di variazione debba essere opposta dinanzi al Sindaco, con la richiesta di archiviazione. In questo senso, anche per evitare un complesso contenzioso, Faib ha richiesto al Ministero di aggiornare la circolare, chiarendo che l'obbligo di comunicazione vige solo nel caso di variazione del prezzo del carburante, come previsto dal Dm 15 ottobre 2010. Sul caso delle sanzioni multiple e retroattive per la mancata comunicazione, Faib ha evidenziato al Mise che l'applicazione di una pena corrispondente alla somma prevista per la singola violazione moltiplicata per il numero delle violazioni contestate sia eccessivamente penalizzante per il gestore, al quale semmai andrebbe applicata un'unica sanzione, come recentemente il legislatore ha previsto, ad esempio, riguardo agli illeciti amministrativi contemplati dal "Codice dell'ambiente". In questo senso, Faib ha chiesto al Ministero che, con gli strumenti idonei, dia alle Autorità competenti all'irrogazione della sanzione l'indicazione di applicare, in questi casi, in via di equità, una sola sanzione, nell'importo minimo.

Sulla questione Cipreg la Presidenza ha apprezzato, ancora una volta, la grande importanza dello strumento di welfare a favore della categoria,

sottolineando la soddisfazione per i rendimenti annui- sempre superiori a quelli dei titoli di Stato-riconosciuti dagli accantonamenti derivanti dalle polizze sottoscritte a favore dei gestori. Su questo punto, è stato evidenziato tuttavia l'esigenza di una più adeguata strutturazione dello stesso Cipreg e una maggiore adesione alle esigenze dei gestori in termini di informazioni e servizi con il rilancio della cifra unitaria della governance.

Sul tema della rete autostrade, la Presidenza ha rilanciato la questione dei rinnovi degli accordi economici, sollecitando la ripresa delle trattative interrotte verso i principali attori del segmento. Ad oggi, ad eccezione di Q8, mancano all'appello gran parte degli affidatari dei servizi di distribuzione carburanti. Il quadro di settore, da questo punto di vista e non solo, è vistosamente in decomposizione:

crescita esponenziale dell'evasione contrattuale, prezzi fuori mercato, manutenzione della rete insufficiente, costi di gestione in aumento, servizi scadenti. La Presidenza ha quindi sollecitato una forte iniziativa alla ripresa del confronto verso Eni, quale leader della filiera, perché dia un segnale di apertura e attenzione ai problemi insistenti sul segmento che rappresenta il principale asse viario del paese. L'organismo dirigente della Faib ha poi affrontato il tema della proroga biennale disposta con l'art. 2 del DL 121/2021 recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale. Come è noto con tale provvedimento vengono prorogate di due anni tutte le concessioni e gli affidamenti dei servizi di distribuzione carburanti in autostrada, per attenuare i disagi e le perdite economiche subite a causa della pandemia COVID 19. Faib Autostrade apprezza e condivide la scelta del governo che ha recepito la proposta della proroga di due anni per gli affidamenti delle aree di servizio di distribuzione carburanti, ma rimarca che tale proroga deve essere finalizzata 1) ad aprire immediatamente un tavolo di confronto con tutti i soggetti operanti sul mercato autostradale per stabilire le regole con cui effettuare le nuove

gare e 2) procedere alla riforma del DM interministeriale del 7 agosto 2015 secondo linee che affrontino i nodi della rete autostradale a) razionalizzazione e ammodernamento della rete; b) politica dei prezzi; c) incremento dei servizi d) realizzazione di un vero mercato libero tramite l'affidamento ai gestori degli store e dei punti di somministrazione sotto pensilina; e) valorizzazione e mantenimento del gestore come unico garante della sicurezza e della qualità del servizio sull'area autostradale; 3) che la proroga delle concessioni si estenda in automatico agli attuali gestori delle aree di servizio. Su questa linea si muoverà l'audizione di Confesercenti prevista per la conversione in legge del decreto.

Sulla questione del green pass, la Presidenza ha preso atto che si tratta di uno strumento necessario per fermare la pandemia e che ad esso ci si debba conformare- nei tempi e nei modi prescritti- in relazione a tutti i luoghi ove esso sia richiesto e, dunque, anche sulle attività della distribuzione carburanti che sebbene svolte all'aperto sono a più diretto contatto con la clientela.

La Presidenza Faib poi saluta con soddisfazione il lavoro della commissione istituzionale che ha inserito il lavoro dei gestori tra quelli più usuranti e bisognosi di attenzione e tutele e meritevole di essere riconosciuto tra quelli che possano beneficiare di alcuni vantaggi previdenziali, come l'anticipo dell'età pensionabile. Come ha detto il Presidente Sperduto "I benzinai sono tra i lavoratori che più rischiano, nel comparto della distribuzione, infortuni e malattie professionali, sia per la costante esposizione al lavoro in strada e alle variazioni climatiche, sia per quelle derivanti dall'erogazione dei carburanti, sia agli infortuni nell'attività imprenditoriale. Queste modalità sono state ripetutamente segnalate al Ministero del Lavoro. Riteniamo necessario ed urgente che per un settore essenziale come il nostro – che opera a garanzia della mobilità di persone e merci – si arrivi ad una riforma complessiva del sistema pensionistico, che tenga conto dell'usura fisica e mentale di queste mansioni e del ruolo e dell'importanza sociale di questo tipo

di attività commerciali, da sempre vicine ai cittadini e ai bisogni primari delle comunità". L'auspicio è che il lavoro della Commissione sia debitamente valutato dai Ministeri competenti.

Infine, la Presidenza ha deliberato la partecipazione a "Fuel Mobility", la nuova fiera di settore, con una propria iniziativa federale e la partecipazione a diversi convegni di studi che si svolgeranno dal 6 all'8 ottobre a Bologna.

Pensioni: Faib Confesercenti, bene se riconosciuta gravosità lavoro per benzinai

Possibile estensione dei lavori gravosi ai benzinai. È questa la novità che potrebbe arrivare dalla Commissione istituzionale sui lavori gravosi che ha individuato 203 nuove mansioni per le quali potrebbe esserci la possibilità di andare in pensione a 63 anni, tramite l'Ape sociale.

La Commissione avrebbe, infatti, ricalcolato, con criteri scientifici, gli indici forniti da Inps, Inail ed Istat che valutano la fatica fisica e psicologica delle mansioni e tengono conto degli infortuni ed incidenti sul lavoro.

Da questo ricalcolo si passerebbe da 15 a 57 gruppi e da 65 a 203 mansioni: il provvedimento andrebbe ad interessare circa mezzo milione di lavoratori, che potrebbero uscire dal mondo del lavoro a 63 anni con 36 di contributi, a condizione di avere svolto una mansione gravosa per sei anni.

Nel nuovo elenco risulterebbero: saldatori, verniciatori industriali, falegnami, conduttori di autobus e tranvieri, tassisti, bidelli insegnanti delle scuole elementari, magazzinieri, commessi e cassieri, operatori sanitari qualificati, portantini, forestali, macellai, panettieri ed appunto benzinai.

Ora saranno i ministeri dell'Economia e del Lavoro a decidere quali e quante nuove categorie includere.

"La riteniamo un'ottima notizia, incoraggiante per le battaglie finora portate avanti – dice il Presidente Faib **Giuseppe Sperduto**. I benzinai

sono tra i lavoratori che più rischiano, nel comparto della distribuzione, infortuni e malattie professionali, sia per la costante esposizione al lavoro in strada e alle variazioni climatiche, sia per quelle derivanti dall'erogazione dei carburanti, sia agli infortuni nell'attività imprenditoriale. Queste modalità sono state ripetutamente segnalate al Ministero del Lavoro dalla Federazione. Riteniamo necessario ed urgente che per un settore essenziale come il nostro – che opera a garanzia della mobilità di persone e merci – si arrivi ad una riforma complessiva del sistema pensionistico, che tenga conto dell'usura fisica e mentale di queste mansioni e del ruolo e dell'importanza sociale di questo tipo di attività commerciali, da sempre vicine ai cittadini e ai bisogni primari delle comunità".