

## **Commissioni 6<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> riunite Senato della Repubblica**

### **Istruttoria per l'esame del disegno di legge n. 2564 (d-l 21/2022 - Contrasto degli effetti economici e umanitari della crisi in Ucraina)**

#### **CONTRIBUTO SCRITTO**

Il presente contributo scritto intende fornire ai componenti le Commissioni 6<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> riunite del Senato, elementi di valutazione limitatamente all'art. 1 (Riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante) del disegno di legge n. 2564 (d-l 21/2022 - Contrasto degli effetti economici e umanitari della crisi in Ucraina).

A questo proposito, le scriventi Federazioni, che rappresentano i Gestori degli impianti di rifornimento carburanti posti sia lungo la viabilità autostradale che ordinaria, considerano per l'essenziale quanto segue.

- La misura contenuta al comma 1, che riduce in modo significativo il peso delle accise sui prodotti carburanti per autotrazione, motivata dalla necessità di contenere i prezzi al pubblico di tali prodotti, appare adeguata ed efficace.
- Allo stesso modo, alle scriventi risulta evidentemente opportuna la previsione, contenuta al comma 8, di estendere fino alla fine del 2022 la possibilità di intervenire similmente sulle suddette accise attraverso l'applicazione dei commi 290 e 291, dell'art. 1, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, peraltro già avvenuto con l'emanazione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro della transizione ecologica del 6.4.2022.
- E' bene, al contrario chiarire, anche attraverso una opportuna modifica in sede di conversione del d-l 21/2022, che la *"corretta applicazione delle aliquote di accisa di cui al comma 1"* non può essere, nei fatti e in diritto, in nessun modo attribuibile a *"gli esercenti gli impianti di distribuzione stradale di carburanti"* (cfr. comma 5), essendo tutti gli adempimenti riferiti alla relative accise -come dovrebbe essere a tutti notoriamente assolti al momento dell'immissione al consumo dei suddetti prodotti, quindi prima di essere consegnati agli esercenti degli impianti.
- Ne consegue che la comunicazione all'Agenzia delle dogane e dei monopoli dei *"dati relativi ai quantitativi di benzina e di gasolio usato come carburante giacenti nei serbatoi dei relativi depositi e impianti sia alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge che al trentesimo giorno successivo alla medesima data"* non ha alcuna ragione di essere nel caso degli esercenti gli impianti di rifornimento, non potendosi ricavare da quei dati

alcun comportamento rilevante ai fini dell'accertamento delle violazioni ipotizzate dal sopra citato comma 5.

- Al contrario, la suddetta comunicazione dei dati di giacenza iniziali e finali, avrebbe potuto e dovuto essere messa in relazione con un meccanismo di compensazione economica, con eventuale saldo attivo o passivo a fine periodo, a favore degli esercenti gli impianti di rifornimento, allo scopo di evitare ingiusti oneri iniziali. Un meccanismo di compensazione che invece non è stata previsto, nonostante ripetute sollecitazioni al Governo nella sua collegialità ed a ciascun Ministro competente e malgrado fosse già nella consueta prassi normativa di diversi precedenti casi analoghi (cfr. Decreto Ministero delle Finanze 29/12/1999, G.U. 306 del 31/12/1999; Decreto Ministero delle Finanze 23/02/2000, G.U. 49 del 29/02/2000; Decreto Ministero delle Finanze 17/03/2000, G.U. 69 del 23/03/2000).

Tutto quanto sopra considerato sul testo dell'art. 1 del disegno di legge n. 2564, le scriventi Federazioni ritengono appropriato lasciare alla riflessione dei componenti delle Commissioni 6<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> riunite del Senato, anche alcune altre osservazioni e proposte, avuto riguardo il medesimo tema del Titolo I, "Contenimento prezzi gasolio e benzina", del suddetto ddl, attualmente in discussione.

- Con riferimento diretto al contenimento dei prezzi al pubblico dei prodotti carburanti per autotrazione, Governo e Parlamento hanno un formidabile strumento a loro disposizione, in modo del tutto coerente con quanto viene attualmente proposto in termini di *price cap* a livello comunitario per l'approvvigionamento del gas. L'atto stesso con cui il Governo avviò la liberalizzazione dei prezzi dei carburanti (Delibera CIPE 30.7.1991) prevede l'eventualità di un ritorno, anche temporaneo, al loro controllo (prezzi sorvegliati/amministrati) "nel caso in cui si ravvisino comportamenti e manovre di natura speculativa": evenienza di particolare attualità, a giudicare dai movimenti delle quotazioni internazionali dei prodotti almeno degli ultimi sei mesi.
- Inoltre, le Federazioni di categoria dei gestori intendono fare presente di aver ripetutamente sollecitato, da molti anni, a Governo e Parlamento un atto di riforma complessiva del settore specifico, che si prefigga lo scopo essenziale di reintegrare condizioni normative e regolatorie tali da sconfiggere ormai dilaganti forme di illegalità che investono sia la fase di approvvigionamento dei prodotti carburanti che gli strumenti contrattuali che regolano il rapporto lavorativo dei medesimi gestori.
- Come risulta dagli atti parlamentari anche della presente Legislatura, diverse Procure della Repubblica, la stessa Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ed il Comando Generale della Guardia di Finanza sono concordi nello stimare prudentemente come oltre il 30% dei carburanti distribuiti al dettaglio siano tecnicamente clandestini. Ciò che genera un ingente mancato gettito erariale stimato in oltre 12 miliardi di euro l'anno, oltre ad essere sintomatico di condotte che, per citare il testo del dl in esame, "*ledono la concorrenza ai sensi della legge 10 ottobre 1990, n. 287 e di pratiche commerciali scorrette ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206*".
- Appare perciò del tutto evidente come sia non più procrastinabile un intervento che mentre nel comma 7, dell'art. 1 del disegno di legge n. 2564, risulta essere una mera ipotesi, nella realtà conclamata dei fatti è già una certezza indiscussa da tempo.

- A questo ultimo proposito, le scriventi Federazioni osservano come sarebbe necessario introdurre previsioni normative, auspicabilmente già a partire dal disegno di legge n. 2564, che avessero l'effetto di ottenere un "titolo" volto a consentire l'installazione e l'esercizio di impianti per la distribuzione di prodotti energia per autotrazione (non più solo carburanti) a cui, indipendentemente dalla forma giuridica che lo dovesse sostanziare, si applichino i motivi di esclusione di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016 e che richiedesse requisiti quali i seguenti:
  - ❖ sperimentata ovvero comprovabile capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del pubblico servizio di distribuzione di prodotti energetici e servizi destinati all'autotrazione;
  - ❖ impegno a distribuire, oltre ai carburanti tradizionali, almeno un prodotto decarbonizzato (energia elettrica con potenza superiore ai 100 kW, biometano, biocarburanti liquidi e l'idrogeno);
  - ❖ implementazione dei processi di digitalizzazione dell'attività di gestione;
  - ❖ possesso dimostrato della capacità tecnico-organizzativa ed economica, necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del pubblico servizio di distribuzione dei prodotti energia per l'autotrazione;
  - ❖ certificazione relativa alla possibilità di disporre con continuità e regolarità della fornitura di prodotti energetici per autotrazione adeguata all'importanza della stazione di rifornimento ed al periodo di durata del titolo;
  - ❖ non aver riportato condanne penali e non essere destinatario di provvedimenti che riguardano l'applicazione di misure di sicurezza e di misure di prevenzione, di decisioni civili e di provvedimenti amministrativi iscritti nel casellario giudiziale ai sensi della vigente normativa;
  - ❖ non essere a conoscenza di essere sottoposto a procedimenti penali;
  - ❖ non essere stato dichiarato fallito;
  - ❖ non essere destinatario di provvedimenti giudiziari che applicano le sanzioni amministrative di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231;
  - ❖ di conoscere ed essere in regola con la legislazione in materia contributiva, nonché con l'applicazione dei contratti dei lavoratori dipendenti ed il CCNL di settore, previa esibizione del DURC;
  - ❖ di conoscere ed applicare pienamente quanto disposto dalla normativa speciale di settore vigente in materia di contratti di gestione per la conduzione del punto vendita e di contrattazione collettiva ex art. 1 Decreto Leg.vo 32/98 ed art. 17 Legge 27/12
  - ❖ di pretendere che identica autocertificazione sia prodotta da ciascun soggetto terzo con cui intrattiene rapporti contrattuali di qualsiasi natura e a qualsiasi titolo (a mero titolo di esempio: convenzionamento colori, forniture rete ed extrarete, contratti di gestione, passaggio deposito, patronage, ATI).

Roma, 12 aprile 2022