

Carburanti, le audizioni di Assopetroli e Faib

a pagina 10

Rete carburanti, la riforma secondo Assopetroli e Faib

Le audizioni alla Camera. Rossetti: "No a razionalizzazione coatta, per incentivare chiusure e offerta per mobilità low carbon fare leva sul Pnrr". Sperduto: "Introdurre un'autorizzazione speciale" per operare nel settore

Prosegue l'approfondimento alla Camera sulla riforma della rete carburanti al centro di due risoluzioni presentate in commissione Attività Produttive da PD e M5S. Il giro di audizioni ha visto il 26 aprile protagonisti Assopetroli e Faib, con gli interventi dei presidenti Andrea Rossetti e Giuseppe Sperduto.

Le proposte dell'associazione dei retisti

Per intervenire sulla rete di distribuzione Assopetroli ha elaborato una serie di proposte che saranno condivise all'apposito tavolo istituito al Mimit e che il presidente Rossetti ha intanto posto all'attenzione dei deputati della commissione Attività Produttive (in allegato sul sito di QE il documento e le slide illustrate). Proposte che si incentrano su tre macro-temi: contrasto all'illegalità, transizione energetica e riconversione della rete, regolarità contrattuale.

Dopo aver sottolineato come l'attuale assetto frammentario della rete (circa 280 marchi registrati all'Osservaprezzi più un numero di marchi non registrato) sia un ostacolo alla razionalizzazione ma anche la garanzia di un elevato livello di concorrenza, Assopetroli ha evidenziato che "non è ipotizzabile un piano di razionalizzazione coatto" perché il comparto è pienamente liberalizzato e imporre chiusure equivarrebbe a una limitazione della libertà di impresa, dando vita a una serie ricorsi che impedirebbe sul nascere il processo di riassetto.

La strada per ridurre il numero di impianti, "oggi in eccesso rispetto alle reali esigenze", deve essere quindi "lasciata alla volontà degli operatori che devono essere incentivati a chiudere quella parte di rete che, seppur compatibile, risulta inefficiente e priva delle caratteristiche per essere sostenibile anche in futuro". Come? Secondo l'associazione con un iter semplificato delle bonifiche delle aree dismesse, contribuendo ai costi di rimozione e bonifica (rifornendo con fondi pubblici il fondo indenniz-

zi); sostenendo con indennizzo le gestioni degli impianti chiusi (ammortizzatori sociali); incentivando lo sviluppo dell'offerta di prodotti e servizi per la mobilità low carbon.

Tutte misure di sostegno che, secondo Assopetroli, potranno essere finanziate facendo leva sul Pnrr, "nel quale l'Italia dovrà aggiungere un nuovo capitolo collegato all'implementazione del piano RePowerEU". Le risorse, continua l'associazione, "potranno inoltre provenire dal Fondo di Coesione".

Quanto al contrasto all'illegalità, per Assopetroli il processo può essere ulteriormente spinto attraverso: la "piena interoperabilità" delle banche dati istituzionali (su questo è in corso di realizzazione uno studio commissionato da Assopetroli all'Istituto Bruno Leoni); l'introduzione di specifici requisiti soggettivi per gli operatori della rete distributiva; l'acquisizione del nulla osta di Adm per ogni rilascio, variazione e/o trasferimento di titolarità dell'autorizzazione e/o della licenza fiscale, salvo i casi di comprovata affidabilità, per cui è ipotizzabile un iter semplificato di rilascio dei titoli; la revisione dei requisiti oggettivi: per i c.d. impianti "dormienti" o "semi-dormienti", provvedere d'ufficio alla revoca automatica della licenza (come oggi accade per i depositi commerciali di prodotti energetici).

Venendo infine ai contratti, per l'associazione va avviato un confronto tra le parti per tipizzare anche quelle forme contrattuali oramai di uso comune nel settore (contratto di appalto e servizi utilizzato esclusivamente per le gestioni dirette in luogo dei rapporti di lavoro dipendenti) e, a seguire, definire "disincentivi e sanzioni all'utilizzo di contratti non tipizzati e a condotte che depauperano i rapporti di lavoro". E ancora, prevedere, esclusivamente per le reti con un numero



Peso: 1-2%, 10-92%

di impianti inferiore a cento, una delle seguenti opzioni: stipula di accordi, su base locale, tra le rappresentanze delle principali associazioni dei titolari e dei gestori, sulla scorta di quanto già avviene per la distribuzione organizzata; applicazione di un valore mediano rispetto a quelli già depositati presso il Mase, da individuarsi attraverso degli indicatori economici, da pubblicarsi a cura del ministero.

Le proposte della federazione dei gestori

Per **Faib** la riforma del settore va attuata trasformando l'attuale regime autorizzatorio in "Autorizzazione Speciale" in considerazione della "particolare importanza del comparto per gli interessi nazionali". Il potenziamento del vigente regime dovrebbe avvenire, secondo la federazione, puntando, con un intervento legislativo, "sulla qualificazione dei requisiti soggettivi previsti in capo ai soggetti titolari degli impianti di distribuzione di carburanti, ai fini del rinnovo obbligato di una nuova autorizzazione, specie nella considerazione che il settore rientra tra i servizi pubblici essenziali". Aspetti che vengono dettagliati nella memoria depo-

sitata alla Camera e disponibile in allegato sul sito di QE.

Anche secondo **Faib** il veicolo per perseguire la ristrutturazione è il Pnrr e le nuove regole di derivazione comunitaria della mobilità futura.

Infine per la federazione "tra le questioni di maggior rilevanza sollevate nelle due risoluzioni riveste particolare importanza la riforma della contrattazione, della lotta all'illegalità contrattuale e al rispetto delle condizioni di lavoro e di elevare i livelli di tutela e protezione e di marginalità minima garantita".

"La strutturazione della rete attuale porta con sé una pericolosa situazione di irregolarità contrattuale e carenza di tutele per i gestori, considerato che oltre la metà dei 22 mila e 500 benzinai sono presenti sugli impianti con contratti non conformi alla normativa e con retribuzioni sotto la soglia del margine medio di settore", dichiara Sperduto a margine dell'audizione.

Per intervenire su questi problemi **Faib** avanza alcune proposte. Tra queste: introdurre una soglia dimensionale minima (ad esempio soggetti con più di 100 impianti) al di sopra della quale si rende obbligatorio definire accordi economici ai

sensi della L. 157/2001; determinare da parte del Mite per i casi dei titolari di autorizzazione al di sotto della predetta soglia dimensionale di 100 pv, di un margine medio di settore da riconoscere ai gestori come costo di distribuzione; tipizzare ulteriori tipologie contrattuali.

Faib si sofferma da ultimo sulle autostrade chiedendo, tra l'altro, la revisione della normativa di cui al decreto interministeriale 7 agosto 2015 in relazione al piano di razionalizzazione della rete distributiva, con l'obiettivo di procedere ad una riduzione delle aree di servizio al fine di aumentare l'efficienza dei punti vendita, in relazione agli obiettivi del Pnrr e della doppia transizione energetica e digitale".

