

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 133/2023: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno. C. 1458 Governo (Parere alla I Commissione) <i>(Seguito dell'esame e conclusione)</i>	256
ALLEGATO 1 <i>(Parere approvato)</i>	260
DL 140/2023: Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei. C. 1474 Governo (Parere alla VIII Commissione) <i>(Seguito dell'esame e conclusione)</i>	257
ALLEGATO 2 <i>(Parere approvato)</i>	261
RISOLUZIONI:	
7-00050 Appendino, 7-00079 Peluffo e 7-00105 Zucconi: Sul comparto del commercio al dettaglio di carburanti <i>(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00029, della risoluzione 8-00030 e della risoluzione 8-00031)</i>	257
ALLEGATO 3 <i>(Risoluzione approvata dalla Commissione)</i>	262
ALLEGATO 4 <i>(Risoluzione approvata dalla Commissione)</i>	265
ALLEGATO 5 <i>(Risoluzione approvata dalla Commissione)</i>	267

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 25 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Alberto Luigi GUSMEROLI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le imprese e il made in Italy Massimo Bitonci.

La seduta comincia alle 14.15.

DL 133/2023: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno.

C. 1458 Governo.

(Parere alla I Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 24 ottobre 2023.

Luca TOCCALINI (LEGA), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento *(vedi allegato 1)*.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP) annuncia il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere sul provvedimento formulata dal relatore.

Emma PAVANELLI (M5S) annuncia il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere sul provvedimento formulata dal relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

DL 140/2023: Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei.

C. 1474 Governo.

(Parere alla VIII Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione inizia/prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 24 ottobre 2023.

Michele SCHIANO DI VISCONTI (FDI), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento (*vedi allegato 2*).

Emma PAVANELLI (M5S) annuncia il voto di astensione del suo gruppo sulla proposta di parere sul provvedimento formulata dal relatore.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP) annuncia il voto di astensione del suo gruppo sulla proposta di parere sul provvedimento formulata dal relatore.

Gianluca CARAMANNA (FDI) annuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere sul provvedimento formulata dal relatore.

Eleonora EVI (AVS) annuncia il voto di astensione del suo gruppo sulla proposta di parere sul provvedimento formulata dal relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 14.20.

RISOLUZIONI

Mercoledì 25 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Alberto Luigi GUSMEROLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le imprese e il made in Italy Massimo Bitonci.

La seduta comincia alle 14.20.

7-00050 Appendino, 7-00079 Peluffo e 7-00105 Zucconi: Sul comparto del commercio al dettaglio di carburanti.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00029, della risoluzione 8-00030 e della risoluzione 8-00031).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 18 ottobre 2023.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 18 ottobre scorso il deputato Zucconi ha presentato una nuova formulazione della sua risoluzione n. 7-00105 e che il rappresentante del Governo ha espresso parere favorevole con riformulazione sulle risoluzioni 7-00050 Appendino e 7-00079 Peluffo nonché parere favorevole sulla risoluzione 7-00105 Zucconi nel testo riformulato dai presentatori.

Ricorda altresì che al fine di svolgere gli opportuni approfondimenti, i deputati Appendino e Peluffo hanno proposto, concorde la Commissione, di rinviare la discussione congiunta.

Chiede pertanto agli onorevoli Appendino e Peluffo se intendono accogliere la riformulazione del Governo.

Chiara APPENDINO (M5S) dichiara di accettare la riformulazione della risoluzione a sua prima firma proposta dal Governo riservandosi di intervenire più avanti per dichiarazione di voto.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP) osserva che l'iter approfondito seguito per la discussione congiunta delle risoluzioni in titolo, che si è svolto nel corso di molti mesi, dà la misura di come la materia sia particolarmente sentita, e anche urgente, e come la politica sia ben consapevole delle problematiche che caratterizzano il settore della distribuzione dei carburanti. Ricorda che la discussione, essendo già stata la materia affrontata comunque nella passata legislatura, è partita a valle dell'esame del decreto-legge

cosiddetto « trasparenza carburanti » sul quale le opposizioni e la maggioranza hanno evidenziato una certa diversità di opinioni e dalla quale erano comunque emersi alcuni punti ben precisi quali la razionalizzazione della rete di distribuzione e vendita al dettaglio dei carburanti ormai evidentemente estremamente frammentata e inefficiente nonché insicura, in alcuni casi, dal punto di vista ambientale. Osserva altresì che dalle stesse audizioni svolte è emerso che i soggetti interessati riconoscessero la validità del lavoro parlamentare che si stava facendo e come i punti focali di interesse fossero presenti in tutte le risoluzioni in discussione congiunta.

Ricorda poi che le forze politiche presenti in Commissione hanno cercato di giungere a un testo unificato delle risoluzioni, sforzo che intende sottolineare e per il quale esprime sincero apprezzamento, ma che non si è riusciti nell'intento in quanto, fondamentalmente, è restato irrisolto il nodo già emerso nell'ambito della discussione sul decreto-legge « trasparenza carburanti », i cui aspetti problematici restano immutati. Ritiene tuttavia che bisognerà necessariamente guardare alle prospettive del settore in oggetto non essendo possibile indugiare ulteriormente per risolvere i suoi evidenti problemi.

Crede quindi che la riformulazione della risoluzione a sua prima firma proposta dal rappresentante del Governo possa essere da lui accettata, anche e soprattutto per dare un segnale politico positivo, nonostante tale riformulazione rappresenti uno snaturamento del testo originale della risoluzione i cui punti qualificanti, comunque, il suo gruppo non mancherà di riproporre nelle opportune occasioni che certamente si riporranno anche a breve.

Annuncia poi il voto favorevole del suo gruppo sulla risoluzione 7-00050 Appendino come riformulata.

Annuncia anche il voto di astensione del suo gruppo sulla risoluzione 7-00105 Zucconi, come riformulata dai presentatori, in ragione del fatto che a suo avviso restano critici alcuni suoi punti e, in particolare, l'impegno di cui alla lettera *i*) in materia di trasparenza del prezzo medio.

Conclude rilevando che il lavoro svolto segnala un apprezzabile punto di convergenza tra le forze politiche anche se restano divergenze e criticità su molti altri aspetti.

Riccardo ZUCCONI (FDI) è dell'avviso che il confronto che si è svolto in Commissione sia stato contraddistinto da grande serietà. Intende quindi ringraziare tutti i Capigruppo in Commissione, il presidente Gusmeroli e, in particolare, il sottosegretario di Stato Bitonci che ha svolto un lavoro attento e assai puntuale. In ultimo ritiene opportuno sottolineare che tutte le risoluzioni in discussione congiunta hanno in particolare segnalato la valenza ambientale delle problematiche in discussione.

Chiara APPENDINO (M5S) associandosi a quanto espresso dal collega Peluffo circa la serietà del percorso di lavoro sulle risoluzioni in titolo, fatto certamente sulla base di sfumature diverse tra le varie forze politiche, evidenzia che l'accettazione della riformulazione proposta del Governo della sua risoluzione 7-00050 la lascia comunque in parte insoddisfatta in quanto molti punti qualificanti del testo originale sono stati modificati. Tuttavia sottolinea che il settore in questione si trova in grande difficoltà e la concordanza politica oggi emersa con le risoluzioni in oggetto è assai utile.

Annuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla risoluzione 7-00079 Peluffo come riformulata.

Annuncia anche il voto di astensione del suo gruppo sulla risoluzione 7-00105 Zucconi, come riformulata dai presentatori.

Conclude rammaricandosi che sia mancato tanto poco per giungere ad una completa convergenza tra le risoluzioni. Considera ciò un peccato ma lo ritiene altresì inevitabile dal momento che resta un profondo disaccordo sulla questione relativa al prezzo medio, elemento che l'opposizione ha mostrato di avversare sin dall'inizio dell'esame del decreto-legge « trasparenza carburanti ».

Gianluca CARAMANNA (FDI) annuncia il voto favorevole del suo gruppo su cia-

scuna delle risoluzioni in discussione congiunta, rispettivamente, 7-00050 Appendino, come riformulata, 7-00079 Peluffo, come riformulata, e 7-00105 Zucconi, come riformulata dai presentatori.

Giorgia ANDREUZZA (LEGA) osserva che la discussione congiunta delle risoluzioni ha dimostrato la forte attenzione che tutte le forze politiche hanno riservato alla materia in titolo. Costata tuttavia che è difficile trovare una sintesi che accontenti tutti. Intende anche ringraziare il Governo per l'ascolto che ha voluto riservare nel corso della discussione per il lavoro svolto che ha consentito di giungere a risultati che ritiene molto utili per la categoria in oggetto.

Conclude annunciando il voto favorevole del suo gruppo su ciascuna delle risoluzioni in discussione congiunta, rispettivamente, 7-00050 Appendino, come riformulata, 7-00079 Peluffo, come riformulata, e 7-00105 Zucconi, come riformulata dai presentatori.

Luca SQUERI (FI-PPE) nel dichiarare il voto favorevole del suo gruppo sulle tre risoluzioni, come riformulate, ritiene che le stesse rappresentino un passo importante per un settore che deve essere oggetto di particolare attenzione da parte del Governo. Si riferisce alla necessità di garantire il rispetto delle regole contrattuali e fiscali, evitando fenomeni di *dumping* e concorrenza sleale. Nel ricordare che esistono sensibilità diverse da parte dei gruppi del Partito Democratico e del Movimento 5 Stelle sul tema del prezzo medio dei carburanti, ritiene che la risoluzione dell'onorevole Zucconi debba essere interpretata nel senso di impegnare il Governo a fare un passo avanti sul piano della digitalizzazione perché, a suo avviso, si deve evitare qualunque forma di vessazione nei confronti degli operatori del settore. Sottolinea che tutte le forze politiche hanno voluto

dare con i documenti in esame un segnale di supporto alla categoria dei gestori. Ricorda, peraltro, che già nella scorsa legislatura i gruppi parlamentari avevano votato all'unanimità una risoluzione sull'argomento. Auspica, infine, che il Governo si adoperi concretamente nel dare attuazione agli impegni contenuti negli atti in discussione.

Eleonora EVI (AVS) annuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla risoluzione 7-00079 Peluffo, come riformulata, nonché sulla risoluzione 7-00050 Appendino, come riformulata.

Annuncia altresì il voto di astensione del suo gruppo sulla risoluzione 7-00105 Zucconi, come riformulata dai presentatori.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente*, pone in votazione la risoluzione 7-00050 Appendino, come riformulata.

La Commissione approva la risoluzione 7-00050 Appendino nel testo riformulato, che assume il numero 8-00029 (*vedi allegato 3*).

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente*, pone in votazione la risoluzione 7-00079 Peluffo, come riformulata.

La Commissione approva la risoluzione 7-00079 Peluffo nel testo riformulato, che assume il numero 8-00030 (*vedi allegato 4*).

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente*, pone in votazione la risoluzione 7-00105 Zucconi, come riformulata.

La Commissione approva la risoluzione 7-00105 Zucconi nel testo riformulato, che assume il numero 8-00031 (*vedi allegato 5*).

La seduta termina alle 14.40.

ALLEGATO 1

DL 133/2023: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno. C. 1458 Governo.

PARERE APPROVATO

La X Commissione,

esaminato il testo del disegno di legge recante Conversione in legge del decreto-legge 5 ottobre 2023, n. 133, recante disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno (C. 1458 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

DL 140/2023: Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei. C. 1474 Governo.

PARERE APPROVATO

La X Commissione,

esaminato il testo del disegno di legge recante Conversione in legge del decreto-legge 12 ottobre 2023, n. 140, recante misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei (C. 1474 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

7-00050 Appendino: Sul comparto del commercio al dettaglio di carburanti.**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La X Commissione,

premessi che:

il comparto del commercio al dettaglio di carburanti per autotrazione contribuisce, annualmente, al bilancio dello Stato con circa quarantacinque miliardi di euro e fornisce lavoro a circa 80 mila persone suddivise fra titolari, collaboratori e dipendenti, presso più di ventiduemila impianti nella rete ordinaria e circa cinquecentocinque aree di servizio autostradali;

si tratta di un segmento caratterizzato da un'estrema variabilità e complessità di rapporti tra titolari degli impianti e delle aziende che costituiscono i servizi, nonché da una molteplicità di strutture societarie aziendali. Nel nostro Paese, infatti, il settore si presenta notevolmente parcellizzato, con una diffusione di impianti di limitate dimensioni, spesso a conduzione familiare, localizzati con estrema capillarità sul territorio nazionale rispetto a quanto avviene nel resto dell'UE;

il progressivo abbandono del mercato italiano da parte delle compagnie internazionali del petrolio, fenomeno che ha caratterizzato il mercato negli ultimi anni, ha poi, in alcuni casi, avuto conseguenze negative nei rapporti tra i gestori degli impianti e le società che hanno acquisito i rami aziendali;

i dati di fine 2022 evidenziano come il 60 per cento del mercato sia in mano ad oltre 1000 operatori privati e, di tutti gli impianti della rete italiana, il 50 per cento risulta essere di proprietà di aziende petrolifere integrate, il 32 per cento di proprietà di soggetti non integrati (retisti e parte della grande distribuzione organiz-

zata) che espongono i marchi delle grandi compagnie petrolifere integrate e, infine, per circa il 18 per cento (quasi 3800 punti vendita) delle cosiddette pompe bianche o no logo, cioè di soggetti che espongono il proprio marchio rifornendosi autonomamente nel mercato cosiddetto extra-rete. Inoltre, per il 40 per cento si tratta di impianti obsoleti, con più di 40 anni. Il numero di impianti, poi, risulta pari a circa il doppio rispetto a quelli di Francia e Spagna e pari al triplo rispetto al Regno Unito, ma con erogati che sono meno della metà (circa 1.300 mc di erogato medio italiano). Anche le cosiddette attività *non-oil* sono molto meno diffuse che nel resto d'Europa (poco più del 20 per cento dei punti vendita italiani ha attività commerciali integrative contro il 90 per cento di Gran Bretagna e Germania, e il 75 per cento di Francia e Spagna);

come ampiamente denunciato, anche in più occasioni, dalle federazioni di categoria dei gestori, già da alcuni anni il settore presenta numerose problematiche i cui fattori di criticità, che rischiano di aggravare le condizioni economiche ed occupazionali degli operatori, riguardano:

la mancata razionalizzazione e il mancato ammodernamento della rete distributiva hanno, di fatto, frammentato l'offerta e diminuito l'efficienza;

il crollo della marginalità dei punti vendita nonché il sottodimensionamento dell'erogato medio (500 mila litri l'anno erogato dal 30 per cento degli impianti, assai lontano dalla media europea) rendono insostenibili economicamente le gestioni;

va rilevata la vetustà della rete, con circa 7/8 mila impianti da chiudere per incompatibilità tecnico strutturali e am-

bientali, di cui un migliaio ubicati in luoghi pericolosi a discapito della sicurezza ambientale e dell'incolumità dei centri abitati;

si segnala il fenomeno dilagante dell'illecita commercializzazione dei prodotti, sia attraverso l'utilizzo diretto degli stessi in completa evasione dell'accisa e dell'IVA, che mediante l'immissione fraudolenta nella rete di distribuzione a prezzi sottocosto in virtù di articolati meccanismi di frode all'IVA, che hanno arrecato gravi distorsioni del mercato e alterato la corretta concorrenza, con ricadute negative sui consumatori (dubbia qualità dei carburanti, possibili implicazioni penali connesse all'acquisto di carburanti derivanti da cessioni fraudolente), sulle casse dello Stato (danno erariale), nonché sulla tutela della legalità;

L'elusione sia della normativa specifica di settore che di quella giuslavoristica, previdenziale, assistenziale, di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, si è riverberata negativamente sulla tutela dei lavoratori del settore e sull'attività d'impresa. Risulta, infatti, frequente il ricorso a strumenti contrattuali di dubbia legittimità per l'esercizio concreto e la conduzione degli impianti di vendita al dettaglio di carburanti, contenenti formule che, seppur in linea con l'impianto normativo vigente (contratto di appalto, contratto di associazione in partecipazione e similari), appaiono solo formalmente legittime ma che, *de facto*, eludono disposizioni legislative cogenti nell'ambito proprio della distribuzione carburanti – intesa anche come servizio pubblico essenziale – con riguardo alla regolamentazione del lavoro autonomo e subordinato e connesse tutele e adempimenti previdenziali;

non può sottacersi l'ingresso della criminalità organizzata nella gestione della rete distributiva e nella commercializzazione dei prodotti;

tra il 2020 e il 2021, le forti e prolungate contrazioni negli erogati causate dalla pandemia hanno accelerato e ulteriormente acuitizzato i problemi del segmento, che ha subito, solo nel primo anno

di emergenza sanitaria, un vero e proprio tracollo con perdite di erogato e fatturato superiore al 40 per cento sulla viabilità ordinaria e di circa il 70 per cento su quella autostradale, oltre all'esposizione di migliaia di impianti al rischio del fallimento;

la frammentazione del comparto in tante decine di migliaia di piccole imprese di gestione pone le organizzazioni rappresentative di queste ultime (e degli addetti impiegati) in una posizione di svantaggio nella contrattazione e nella conclusione di accordi, soprattutto sotto i profili della competitività, della profittabilità e della remunerazione sia delle imprese che degli addetti alla distribuzione finale;

la sfida della transizione ecologica nonché l'evoluzione del mercato europeo in termini di decarbonizzazione e trasformazione richiedono che la rete distributiva del futuro sia riconvertita verso nuove esigenze di mobilità *low carbon* o *carbon free* e pertanto sia in grado di offrire agli utenti servizi di qualità, ambientalmente sostenibili, in cui i nuovi carburanti alternativi siano integrati nella rete medesima, siano implementati servizi alla mobilità da energie rinnovabili e strumenti digitali dei pagamenti, di intelligenza artificiale, gestione *smart* dei dati ai fini di una maggiore trasparenza e di un proficuo contrasto all'evasione fiscale,

impegna il Governo

ad assumere, per quanto di competenza, iniziative urgenti in grado di contrastare le numerose e articolate criticità afferenti il comparto, ed espone in premessa, volte:

a) a promuovere un processo di riforma del settore orientato alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete distributiva nazionale, in linea con un progetto di politica industriale teso all'efficienza complessiva della rete, all'incremento anche qualitativo dei servizi resi all'utenza nonché alla snellezza, alla trasparenza e alla tutela della concorrenza, con conseguente erogazione di indennizzi per la relative bonifiche ambientali se-

condo procedure, tempi e costi certi e ottimizzati;

b) a contrastare l'evasione, la contraffazione, la concorrenza sleale e l'illegalità, anche mediante l'applicazione delle norme di contrasto già esistenti nonché un'adeguata attività di prevenzione, attuata con la cooperazione fra i diversi attori della filiera (istituzioni, associazioni imprenditoriali, gestori e autorità e forze di controllo preposte);

c) ad elevare i livelli di tutela e di protezione delle condizioni lavorative e dell'esercizio di impresa degli operatori del settore mediante la tipizzazione di nuovi modelli contrattuali di valorizzazione dell'imprenditorialità dei gestori nonché attraverso azioni di verifica e contrasto all'elusione dell'obbligo di contrattualistica, in materia di lavoro e previdenza sociale;

d) a ridurre il fabbisogno annuo di energia primaria e di estendere l'offerta agli utenti di servizi di qualità e ambientalmente sostenibili, ad introdurre detrazioni fiscali ad hoc per la riconversione dei vari punti di distribuzione nella direzione della transizione verso la decarbonizzazione del settore;

e) a proseguire i lavori del tavolo tecnico di confronto con le organizzazioni dei gestori e con tutta la filiera, istituito presso il Ministero competente, di supporto all'osservatorio permanente, per l'analisi e lo studio delle problematiche strutturali e congiunturali del settore, al fine di risolvere e gestire le criticità afferenti la competitività per le imprese e le micro-imprese che vi operano.

(8-00029)

« Appendino, Pavanelli ».

ALLEGATO 4

7-00079 Peluffo: Sul comparto del commercio al dettaglio di carburanti.**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La X Commissione,

premessi che:

il mercato della distribuzione e della vendita al dettaglio di carburanti, che 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 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, 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 ovvero la cessione degli *asset* della distribuzione di importanti gruppi petroliferi, accelerando i processi di fusione tra marchi e un passaggio repentino da una logica industriale a logiche meramente finanziarie e talvolta speculative, spesso in mano a banche o fondi, crisi che gli anni di pandemia hanno ulteriormente acuito;

le ragioni di questa crisi sono molteplici: una rete distributiva estremamente frammentata ed inefficiente, oltretutto 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 e un crollo della efficienza, con oltre il 30 per cento degli impianti ad erogato inferiore a 500 mila litri l'anno, e un conseguente crollo della marginalità e della sostenibilità economica dei punti vendita: si è infatti stimato che circa 7/8 mila impianti andrebbero ulteriormente chiusi per inefficienza e che, invece, restano aperti per gli alti costi di chiusura e bonifica;

dai dati forniti dalle associazioni di settore si evince inoltre come sia molto diffusa l'illegalità fiscale: il 30 per cento del venduto sfuggirebbe all'imposizione fiscale per un valore stimato di circa 10-12 miliardi di euro di mancato introito per lo Stato; il traffico illecito di prodotti petroliferi ha assunto una rilevanza estremamente pesante e pericolosa; anche per quanto attiene alla regolarità contrattuale, si evidenziano comportamenti anti concorrenziali, violazioni della normativa sul lavoro e pratiche di « caporalato petrolifero », il ricorrente ricorso ad una contrattualistica fuori dalla normativa obbligatoria di settore e la precarizzazione e dequalificazione degli operatori;

rafforzare il contrasto all'evasione, alla contraffazione e ai fenomeni di concorrenza sleale esistenti, prevenire le frodi Iva, favorire l'uso di nuove tecnologie nel

controllo e nella tracciabilità 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, introdurre 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, sono tutte possibili azioni, già individuate, che dovrebbero essere messe in campo all'interno di una misura organica di razionalizzazione ed efficientamento del settore;

è necessario contrastare le numerose e articolate criticità che sta affrontando il settore della distribuzione dei carburanti assumendo le opportune iniziative per riportare il necessario recupero di efficienza, produttività e, quindi, sostenibilità economica agli operatori tutelando, al contempo, i consumatori,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative di competenza per prevedere una disciplina volta a meglio

qualificare i requisiti necessari all'esercizio della vendita al dettaglio di carburanti, un piano industriale che consenta la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva, favorendo, ove possibile, la riconversione tecnologica, attraverso strumenti agevolativi, nonché l'ammodernamento della rete distributiva;

ad elevare i livelli di tutela e protezione sia delle condizioni lavorative che dell'esercizio di impresa degli operatori del settore, al fine di evitare situazioni di diffusa illegalità derivanti da inosservanza delle norme favorendo lo sviluppo di differenti tipologie contrattuali come previsto dall'attuale disciplina di settore;

a rafforzare il contrasto, anche attraverso iniziative normative, all'evasione, alla contraffazione e ai fenomeni di concorrenza sleale esistenti, mediante la prevenzione delle frodi Iva.

(8-00030) « Peluffo, De Micheli, Di Biase, Gnassi, Orlando ».

ALLEGATO 5

7-00105 Zucconi: Sul comparto del commercio al dettaglio di carburanti.**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La X Commissione,

premessi 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 e inefficiente in termini di volumi di erogati, rispetto agli standard correnti nei Paesi europei più importanti, 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 e l'evasione di imposta e accise, ingresso diretto della criminalità organizzata nella gestione della rete distributiva e commercializzazione di detti prodotti, tuttora persistenti nonostante le misure di controllo introdotte dalla legislazione fiscale e la rilevantissima attività di contrasto effettuata dalla Guardia di Finanza;

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 e un crollo della efficienza, con oltre il 30 per cento degli impianti ad erogato inferiore a 500 mila litri l'anno, e 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 principalmente dovuti alle operazioni di messa in sicurezza e bonifica dei suoli e delle acque sotterranee per le aree di sedime e di pertinenza dei punti vendita carburanti;

migliaia di impianti risultano ubicati in luoghi che non possono essere più considerati idonei sulla base delle vigenti

normative in materia di sicurezza stradale o ambientale;

criticità pesanti si registrano anche per le microimprese di gestione della fase finale della distribuzione: sono state segnalate sia violazioni della normativa sulla tutela del lavoro, sia nella tutela delle imprese autonome, favorite da una disciplina che demanda alla contrattazione delle parti la remunerazione dei gestori sulla base di una complessa cornice normativa di riferimento – ai sensi delle disposizioni contenute nel 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 e 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 possono divenire, in un tale contesto, 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;

la specifica situazione del comparto autostradale presenta criticità maggiormente amplificate – con una perdita di erogato negli ultimi quindici anni nell'ordine di quasi l'80 per cento – sia in ragione della ridondanza dei punti vendita sia in quanto i beni e servizi ivi offerti al consumatore scontano differenziali di prezzo elevatissimi, e questo a causa del fatto che – a prescindere dai maggiori costi di un servizio h24 – nello specifico regime dell'af-

fidamento della rete in concessione, la distribuzione dei carburanti e le attività commerciali e di ristorazione sono gravate da onerose royalties imposte dai soggetti concessionari, che, alterando i prezzi, hanno conseguentemente azzerato la competitività della rete per beni e servizi offerti, nonostante un moderato incremento del traffico;

da ultimo il decreto legge 14 gennaio 2023, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 2023, n. 23, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico, ha previsto – ai sensi dell'articolo 3 – il rafforzamento dei poteri del Garante dei prezzi nonché l'istituzione di una Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi con il compito di coadiuvare il Garante nella sua attività e « di monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali ». È previsto, altresì, che qualora dalle analisi condotte in seno alla Commissione o dalle indagini conoscitive emergano fenomeni speculativi, il Garante informi il Ministro delle imprese e del *made in Italy* al fine di avviare l'adozione delle misure correttive ritenute opportune,

impegna il Governo:

ad assumere ulteriori iniziative anche alla luce del Tavolo Carburanti presso il MIMIT, in grado di contrastare le numerose e articolate criticità che sta affrontando il settore della distribuzione dei carburanti, i cui fattori di debolezza rischiano non solo di aggravare le condizioni economiche e occupazionali degli operatori, ma altresì ostacolano la funzione della rete di avere ruolo e valore nei processi di transizione della mobilità sostenibile;

ad assumere, per quanto di competenza, iniziative volte:

a) alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete distributiva, an-

che con la conferma degli ammortizzatori di sistema per l'uscita dei gestori, nonché di eventuali indennizzi per la riconversione e/o bonifica ambientale, e con la finalità di consentire alla rete di posizionarsi attivamente nel processo di transizione alla mobilità sostenibile con adeguate potenzialità di investimento, a prevedere un rafforzamento dei requisiti tecnico-economici e sicurezza di approvvigionamento dei proprietari degli impianti promuovendo anche la transizione verso la decarbonizzazione del settore con un adeguato sviluppo delle infrastrutture dei carburanti alternativi e per la ricarica elettrica;

b) a prevedere, a fronte delle misure adottate per le finalità di cui alla lettera a), l'introduzione di misure volte ad assicurare, da parte dei titolari dei punti vendita carburanti, l'adozione di ogni necessario accorgimento volto a garantire la massima sicurezza ambientale;

c) a elevare i livelli di tutela e protezione delle condizioni lavorative e dell'esercizio di impresa degli operatori del settore;

d) ad incentivare, lo sviluppo di iniziative volte alla riconversione tecnologica necessaria ad ammodernare la rete distributiva;

e) a favorire lo sviluppo di prodotti energetici ad alta sostenibilità ambientale destinati alla mobilità;

f) a valutare l'opportunità di adottare, anche per il tramite delle strutture del Ministero delle imprese e del *made in Italy* e del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, ulteriori procedure di verifica e controllo per accertare violazioni della normativa di settore;

g) a contrastare l'elusione dell'obbligo di contrattualistica previsto dalla normativa di settore per tutti i titolari di autorizzazione;

h) a rendere sempre più stringente l'attività di sorveglianza dei prezzi praticati anche a seguito del recente rafforzamento dei poteri del Garante dei prezzi e dell'istituzione di una commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi, nonché il monitoraggio delle dinamiche di formazione dei prezzi su tutta la filiera di vendita;

i) ad assicurare, il più ampio sviluppo della digitalizzazione per ottemperare agli obblighi previsti dalla norma in materia di trasparenza del prezzo medio, anche al fine di contenere eventuali costi emergenti che avrebbero incidenza sul prezzo al pubblico;

l) a promuovere nel comparto della rete autostradale misure idonee a conseguire recuperi di efficienza e competitività per le attività di distribuzione dei carburanti e per le attività di ristorazione e commerciali, anche al fine di favorire l'evoluzione commerciale delle strutture di vendita verso una più ampia e differenziata gamma di prodotti *no-oil*;

m) a favorire ulteriori misure volte a consentire la determinazione del prezzo finale al consumatore, garantendo una vera concorrenza dei prezzi e l'accesso uniforme a beni e servizi;

n) a rafforzare gli strumenti per contrastare l'evasione, la contraffazione e i fenomeni di concorrenza sleale esistenti mediante uso di nuove tecnologie e strumenti di misurazione nel controllo e nel tracciamento del carburante in tutte le fasi della filiera;

o) ad assicurare, sulla base delle misure adottate per la progressiva razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti, il rispetto di criteri di accessibilità mediante l'introduzione di misure volte a favorire l'abbattimento delle barriere architettoniche degli impianti al fine di garantire il pieno diritto alla mobilità e all'accessibilità da parte delle persone con disabilità che si recano presso detti impianti;

p) ad adottare iniziative progressive di contenimento del costo finale dei pro-

dotti energetici, con particolare attenzione a specifiche categorie di soggetti;

q) a proseguire i lavori del tavolo tecnico di confronto con le organizzazioni dei gestori e con tutta la filiera, istituito presso il Ministero competente, di supporto all'osservatorio permanente, per l'analisi e lo studio delle problematiche strutturali e congiunturali del settore, al fine di risol-

vere e gestire le criticità afferenti la competitività per le imprese e le micro-imprese che vi operano.

(8-00031) « Zucconi, Gusmeroli, Squeri, Cavo, Caramanna, Andreuzza, Casasco, Antoniozzi, Barabotti, Polidori, Colombo, Di Mattina, Comba, Toccalini, Giovine, Maerna, Pietrella, Schiano Di Visconti ».