

## **On. DAVIDE CRIPPA**

**Sottosegretario Ministero dello sviluppo economico**

**Incontro del 28 maggio 2019**

### **NOTA DISTRIBUZIONE CARBURANTI**

#### **QUADRO NORMATIVO DI SETTORE, CONTRATTAZIONE COLLETTIVA E LOTTA ALL'ILLEGALITA'**

- Le Organizzazioni di categoria dei gestori richiedono alcuni interventi normativi -anche all'interno di una opera di riforma, semplificazione ed adeguamento della legislazione di settore, oltreché di rafforzamento della lotta ai comportamenti a diverso titolo illegali- che vadano nella direzione di seguito descritta:
  - introduzione di penalità di diversa natura e grado (refusione e criteri di quantificazione del danno patito dal gestore, effetto sul titolo autorizzativo/concessorio fino alla sua revoca secondo la gravità della violazione) in seguito all'accertamento di inadempienze relative alle previsioni di Accordi collettivi o all'utilizzo di tipologie contrattuali non previste dalla normativa ovvero al rifiuto di negoziare Accordi collettivi aziendali o il loro rinnovo/adeguamento entro i termini di scadenza;
  - conferimento alle Organizzazioni di categoria dei gestori, nella qualità di unici depositari del titolo a sottoscrivere Accordi collettivi conferito loro dalla legge, della legittimazione ad agire nei confronti del titolare che si rifiuti di negoziare l'Accordo collettivo o il suo rinnovo/adeguamento ovvero del titolare contraente che nei violi le condizioni contenute;
  - definizione della procedura e dei criteri per la fissazione delle condizioni economico/contrattuali minime che il titolare deve assicurare al gestore in assenza di specifico Accordo collettivo aziendale e nelle more della sua conclusione.
- Più in generale, avuto riguardo ai temi dell'illegalità, le Organizzazioni richiedono anche:
  - di allargare la normativa del cosiddetto "sottocosto" ex DPR 218/2001 ai prodotti carburanti (al momento esclusi);
  - di affidare al Mise poteri di segnalazione alla GDF, in funzioni di livelli di prezzo "anomali" registrati dal portale Osservaprezzi.
- Infine, le Organizzazioni di categoria sollecitano un nuovo intervento normativo teso a proseguire il processo di razionalizzazione della rete distributiva, attraverso la costituzione di un piano che porti alla chiusura di almeno 5000 impianti, secondo criteri di efficienza (ad es. sotto la soglia di 600 klt./anno di erogato, assenza di servizi non oil accessori e integrativi, ecc.).

## **VERTENZA VENDITA RETE ESSO.**

- Le Organizzazioni di categoria richiedono l'intervento del Mise ad esito della vertenza collettiva già avviata in sede ministeriale che consenta di ricondurre tutti gli acquirenti a comportamenti coerenti con gli Accordi collettivi, anche per evitare l'eventualità di dovere avviare una miriade di azioni legali "singole" che darebbero vita ad un lungo, diffusissimo contenzioso dall'esito incerto anche per la stabilità del quadro normativo di settore.

## **VERTENZA API/IP**

- Le Organizzazioni di categoria dei gestori hanno chiesto l'avvio della vertenza collettiva nei confronti di Italiana Petroli, allo scopo di sanare le violazioni degli Accordi pregressi, rinnovare gli Accordi collettivi scaduti e, di conseguenza, adeguare le condizioni economiche, oltreché definire criteri per la formazione dei prezzi più contenuti e competitivi.

## **VIABILITA' AUTOSTRADALE**

- Le Organizzazioni di categoria sollecitano una revisione ed aggiornamento del Decreto Interministeriale Mit/MISE del 7.8.2015 -di cui pure hanno denunciato una diffusa e ripetuta violazione da parte di società concessionarie e titolari degli affidamenti- con i seguenti obiettivi:
  - processo di razionalizzazione della rete delle aree di servizio autostradali che porti alla chiusura, nell'arco di tre anni, di un numero di punti vendita carburanti tra le 80 e le 100 unità;
  - esplicita conferma normativa della qualità di pubblico servizio in concessione per tutte le attività esercitate sulla viabilità autostradale, ivi compresi i servizi carburanti e ristorazione;
  - determinazione di criteri maggiormente stringenti sui meccanismi con i quali vengono costruite le procedure concorsuali per l'assegnazione degli affidamenti dei servizi e le convenzioni di servizio, oltreché per la verifica e sorveglianza del loro puntuale rispetto;
  - revisionare i meccanismi per l'assegnazione dei bandi di gara in modo tale che i punteggi siano assegnati non più in relazione all'offerta economica a favore del concessionario (royalty), ma all'impegno del concorrente, soggetto a rilancio, agli investimenti finalizzati alla qualità del servizio offerto agli automobilisti ed alla loro diversificazione anche in termini di carburanti alternativi;
  - le royalty sui prodotti energia per autotrazione sono fisse, definite attraverso parametri predeterminati (es. volumi di traffico), per ciascun singola tratta, non soggette a rilancio e quindi, come detto, non collegate a punteggi per l'aggiudicazione del servizio.