



Gestori
Carburanti
Treviso



X Commissione – Attività produttive, commercio e turismo

Audizione informale – Risoluzioni 7-00050 Appendino, 7-00079 Peluffo e 7-00105 Zucconi – Commercio al dettaglio di carburanti - 6 settembre 2023

Le tre risoluzioni oggetto dell'audizione, riguardanti il settore della distribuzione dei carburanti, seppur con qualche diversa sfumatura, sono convergenti nell'analisi del settore e delle eventuali soluzioni proposte; pertanto, il nostro intervento non distinguerà la singola risoluzione ma si concentrerà in quattro punti che riteniamo essenziali per l'ipotesi di una ridefinizione della rete di distribuzione di carburanti italiana.

- 1) *Rapporti Gestori Compagnie Petrolifere – Contrattualistica*
- 2) *Irregolarità contrattuale*
- 3) *Ristrutturazione rete carburanti*
- 4) *Contrasto all'evasione*

1) **Rapporti Gestori/Compagnie Petrolifere**

È la parte dolente dei gestori ed è quella che più ci interessa, i rapporti economici tra gestori e compagnie petrolifere sono stabiliti mediante accordi economici nei quali vengono individuate le condizioni economiche dei gestori, in particolar modo il margine pro-litro spettante al gestore e la definizione da parte del fornitore in esclusiva del prezzo di vendita al pubblico dei carburanti, oltre ad altri aspetti del rapporto ma secondari rispetto al margine e concorrenza. *Preme ricordare che il margine del gestore, attualmente stabilito dagli accordi sindacali, è rapportato al litro, NON è in percentuale sul prezzo di vendita, pertanto le variazioni dei prezzi di vendita dei carburanti non influiscono sul margine percepito dai gestori.*

Fino ad oggi per i gestori gli accordi sono stati sottoscritti dalle sole federazioni Faib, Fegica e Figisc e mai posti all'approvazione dei gestori, limitandosi all'approvazione dei soli Comitati di Colore, e non sempre; Gli accordi vengono di fatto imposti a tutti i gestori del marchio, indipendentemente che siano o meno associati alle federazioni firmatarie, **un concetto di erga omnes totalmente avulso dalla reale rappresentatività sindacale.**

Da evidenziare che gli stessi accordi tra le federazioni nazionali e le compagnie petrolifere prevedono espressamente che l'erga omnes non valga per tutti i gestori dalle stesse rappresentati; infatti, in tutti gli accordi è previsto che gli stessi valgano per i soli gestori degli impianti di proprietà diretta della compagnia, escludendo dall'accordo i gestori di impianti il cui titolare sia convenzionato con la compagnia petrolifera che ha concluso l'accordo.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



È pur vero che c'è un richiamo a favorire l'applicazione dell'accordo da parte di terzi, ma non è vincolante, e infatti sono pochi i terzi che recepiscono il richiamo, senza contare che alcuni di questi recepiscono solo quello che interessa il terzo ma non il gestore. Già questo certifica che l'erga omnes è un concetto valido a seconda dei desiderata di pochi.

Nel tempo il valore economico/contrattuale è andato scemando principalmente per i due punti fondamentali per le gestioni: il margine e la concorrenza in ambito locale; Come esempio per il margine si cita quello Eni riferito al self-service: nel 2011 era di 3,8 centesimi al litro, e attualmente è di 3,5 centesimi al litro, considerando l'aumento dei costi intervenuto nell'arco di 12 anni si comprenderà come gli accordi abbiano gradualmente penalizzato le gestioni.

Al riguardo della concorrenza nel mercato locale gli accordi prevedono sì che le compagnie consiglino ai gestori prezzi in linea con il mercato locale, ma sono vanificati dalla totale mancanza di riferimenti certi, in pratica le compagnie possono fare, per la singola gestione, il bello e il cattivo tempo senza che le gestioni possano impugnare eventuali violazioni contrattuali. Totalmente alla mercè della compagnia di turno.

Questo spiega la crescente disaffezione verso le storiche organizzazioni di categoria e la nascita di nuove realtà associative, ciò nonostante, non si vede una inversione di tendenza, ottimo esempio ne è il recente accordo con Q8 dove nel Contratto di Commissione non si trova nulla che in qualche modo indichi in modo concreto il margine o il guadagno del gestore, si rimanda a un "minimo garantito" tutto da definire; Un ritorno al passato a suo tempo già censurato dall'Antitrust.

C'è la necessità di una profonda revisione della contrattualistica tra gestori e titolarità degli impianti, che, si badi bene, non è assolutamente l'espropriazione degli impianti, anzi, ma non è più differibile riequilibrio tra due controparti, una delle quali, il gestore, soggetta al vincolo di esclusiva per l'acquisto dei carburanti, una notevole limitazione imprenditoriale che deve essere compensata dalla garanzia di essere competitivi nel mercato di riferimento, un margine pro-litro anche di 20 centesimi nulla varrebbe in assenza di vendite.

Il problema di fondo non è la ricerca di una nuova tipologia contrattuale, non è che cancellando le attuali tipologie si risolve il problema economico delle gestioni, non serve nulla di nuovo, serve solo ridare un utile dignitoso ai gestori.

La stessa rappresentanza deve essere rivista, non tanto per dare spazio alle nuove realtà (che comunque ne hanno tutto il diritto), ma per permettere ai gestori di dire la loro su accordi che impattano significativamente nella loro gestione, né più né meno di quanto avviene in altre attività lavorative da applicare anche al settore dei carburanti. Inconcepibile che un gestore venga di fatto penalizzato da accordi sottoscritti da associazioni che non lo rappresentano e alle quali non ha dato alcuna delega di rappresentanza.

Si chiede che dalle norme che regolano il settore venga modificata e sostituita la previsione che gli accordi siano *"stipulati fra le associazioni di categoria più rappresentative, a livello nazionale, dei gestori (DL 32/98)"* oppure *"le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello"*



**Gestori
Carburanti
Treviso**



*nazionale dei gestori (LG 57/2001” e “... dei gestori maggiormente rappresentative, ... (LG 27/2012)” con la seguente previsione: **“e le associazioni di categoria dei gestori”**.*

Inoltre, deve essere previsto che gli accordi debbano obbligatoriamente essere approvati dai gestori aderenti alle associazioni che li hanno sottoscritti, pena la nullità degli stessi, e che l’erga omnes valga solo per gli associati alle rappresentanze dei gestori che hanno eventualmente sottoscritto l’accordo. In questo modo si dà maggior peso e diritto di rappresentanza ai gestori, che devono avere tutto il diritto di decidere del loro futuro.

In ogni caso deve essere resa obbligatoria la presenza agli incontri di tutte le realtà associative presenti sul territorio nazionale, piccole o grandi che siano, questo favorirebbe la massima trasparenza sul percorso di formazione degli accordi con le controparti, compagnie o retisti che siano. E a nulla valgono i timori interessati da parte di quelle associazioni che temono solo di perdere l’anacronistica esclusiva di rappresentanza dei gestori italiani.

Per comprendere quanto possano essere distorte certe previsioni contrattuali si cita l’esempio del prezzo consigliato per le vendite in modalità “servito”, il prezzo consigliato è mediamente superiore di almeno 20 centesimi di euro rispetto al prezzo in modalità “self-service”, contrariamente a quanto possa pensare il consumatore tale differenza di prezzo non è a favore del gestore ma della compagnia petrolifera, al gestore per il servizio reso sono riconosciuti 2/2,5 centesimi al litro, una anomalia tutta italiana che meriterebbe un serio approfondimento.

2) Irregolarità Contrattuale

Da parte di alcune organizzazioni dei gestori si segnala l’utilizzo di contratti irregolari nel settore, ovvero tipologie contrattuali non previste dalla normativa di settore, per quanto ci risulta il Contratto di Comodato con il collegato Contratto di Fornitura è largamente utilizzato sia quando è il classico gestore a condurre l’impianto che quando l’impianto viene dato in gestione a società riconducibili alla proprietà dell’impianto

Giusto ricordare che il DL 32/98 prevede che *“La gestione degli impianti può essere affidata dal titolare di autorizzazione ad altri soggetti, di seguito denominati gestori...”*, chiaro che la proprietà dell’impianto non ha l’obbligo di affidare l’impianto a terzi, ma solo la facoltà di farlo. Che poi il terzo sia una ditta individuale o una società riconducibile alla proprietà stessa non costituisce una violazione di legge.

Ben diverso è il rapporto contrattuale tra il gestore, tradizionale e/o l’eventuale società che ha in gestione l’impianto, con terzi, non inquadrati come dipendenti, per la conduzione del distributore, in questi casi si può tranquillamente parlare di partite IVA fasulle che di imprenditore non hanno nulla, essendo di fatto dei sottoposti a tutti gli effetti; Gli obblighi e le prescrizioni operative per questi conduttori, sorveglianti o qualsivoglia mansione/denominazione, di impianti di distribuzione di carburanti, sono equiparabili agli obblighi tipici dei lavoratori subordinati/dipendenti. Se ritenuto necessario possiamo fornire copie dei contratti.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



In questi casi l'intervento delle autorità preposte dovrebbe essere obbligatorio per riportare il rapporto contrattuale alla sua giusta definizione, perché nulla vieta di avvalersi di collaboratori, purché questi siano correttamente classificati e contrattualmente inquadrati secondo il reale rapporto di lavoro, con i conseguenti obblighi fiscali e contributivi a carico del datore di lavoro, è risaputo che le partite IVA fasulle generano evasione fiscale e contributiva.

3) Ristrutturazione Rete Carburanti

È palese che la rete di distribuzione dei carburanti abbia bisogno di un ammodernamento sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, i circa 23 mila impianti attivi in Italia sono effettivamente in soprannumero, con un erogato medio inferiore a 1.300.000 litri anno, decisamente inferiore ad altre realtà in Europa; Però è improponibile pensare a un taglio numerico lineare senza considerare le diverse realtà territoriali del nostro paese, mettere sullo stesso piano realtà territoriali prevalentemente pianeggianti e ad alta densità abitativa con realtà montane a bassa densità abitativa significa danneggiare i consumatori creando un disservizio.

Da considerare che l'attività va considerata nel suo complesso, le eventuali attività collaterali possono avere un peso importante nell'economia dell'impianto, pertanto anche questo deve essere valutato, non è possibile basare la valutazione degli impianti sulla sola erogazione dei carburanti.

In media in Europa la redditività complessiva del punto vendita è determinata dal 70-80% dalla vendita dei prodotti non oil (servizi, prodotti e prestazioni) e per il 20-30% dai prodotti oil, cioè dai carburanti. Con 22.900 punti vendita presenti sul nostro territorio l'Italia si colloca al primo posto davanti a Germania (14.785), Francia (12.522), Spagna (9.226), e Regno Unito (8.921). *(I dati emergono da un'analisi svolta dall'Osservatorio Autopromotec).*

In Italia, invece, l'ancora modesto peso del non oil sulla redditività fa sì che l'economicità del punto vendita sia determinata principalmente dalle vendite dei carburanti, con le ovvie e note negative conseguenze sul livello dei prezzi. Se poi si aggiunge la varietà della metodologia di vendita, a macchia di leopardo su tutto il territorio italiano, è ancora più evidente l'inadeguatezza della Rete e l'urgenza di un suo ammodernamento.

Come intervenire?

Innanzitutto, si deve stabilire una percorrenza massima per raggiungere l'impianto più vicino, oltre la quale un impianto deve essere considerato di servizio, questo per garantire un servizio essenziale, in particolar modo nelle zone montane del paese.

Considerato che l'insuccesso delle iniziative nel tempo attuate per la riduzione del numero di impianti, quantomeno di quelli a basso erogato, è principalmente dovuto al costo indefinito della bonifica del sito degli impianti, un onere imprevedibile che, paradossalmente, rende economicamente sostenibile, per la proprietà, l'attività di un impianto anche a basso erogato e senza attività collaterali.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



Questo potrebbe essere superato da una norma transitoria a tempo determinato, che consenta lo smantellamento e bonifica a costi accettabili, anche forzando temporaneamente i limiti degli eventuali inquinanti presenti nel sottosuolo. Potrebbe essere previsto anche un contributo economico a patto che il beneficiario, o società allo stesso collegate, non costruisca nuovi impianti, almeno nella stessa regione dove insiste l'impianto da smantellare. Altresì il contributo non deve essere erogato per lo smantellamento degli impianti passati di proprietà nei due anni precedenti l'entrata in vigore di una eventuale legge che preveda un contributo economico allo smantellamento.

In ogni caso l'obiettivo di una riduzione degli impianti potrebbe essere vanificato dalla costruzione di nuovi impianti, con le attuali normative è facile ottenere l'autorizzazione, che non solo renderebbero vana la razionalizzazione ma pure peggiorerebbero l'attuale situazione; Forse è preferibile lasciare sia il mercato a decidere sulla razionalizzazione, ipotesi da tenere in seria considerazione collegandola a un deciso contrasto all'illegalità nel settore. In ogni caso va valutata la possibilità di bloccare temporaneamente la costruzione di nuovi impianti, cosa non facile stante le normative comunitarie.

Infine, deve essere effettuata una valutazione costi/benefici dell'eventuale razionalizzazione, perché a fronte di un minor prezzo di vendita dei carburanti di non più di due/tre centesimi al litro, *(questo si ipotizza possa essere la diminuzione dei prezzi come effetto della razionalizzazione della rete, ciò considerando che già da qualche anno il prezzo medio italiano dei carburanti al netto delle tasse, accise e IVA, è inferiore alla media UE, inoltre gran parte degli eventuali benefici sarebbero a vantaggio dei titolari degli impianti)*; D'altra parte potrebbero esserci migliaia di posti di lavoro persi, tutto ha un costo, e deve esserne valutata anche la sostenibilità sociale.

In ogni caso, se proprio di deve individuare un parametro per definire l'impianto antieconomico si prenda come metro di misura le tasse pagate dal gestore, è piuttosto evidente che se un gestore paga poche tasse quell'impianto è inefficiente e chiaramente antieconomico; L'usare come parametro l'erogato annuale dell'impianto potrebbe portare alla chiusura di impianti altamente efficienti seppur con erogati non in linea con gli standard europei e lasciare in funzione impianti con alti erogati ma utili da terzo mondo.

Un appunto sulla tanto sbandierata possibilità che l'installazione di stazioni di ricarica elettrica sugli impianti possa contribuire all'economia del gestore: non è che si possa essere contrari a dotare gli impianti delle colonnine di ricarica, ma, a nostro parere, la vendita di questo "carburante" contribuirà in modo marginale, molto marginale, all'economia delle gestioni; Questo non perché i margini siano insufficienti, ma perché è già del tutto evidente che le colonnine di ricarica sono, e saranno, installate nei parcheggi cittadini, centri commerciali e altre attività che nulla hanno a che fare con i distributori di carburanti, con ciò le autovetture che utilizzeranno le colonnine di ricarica presso i distributori di carburanti saranno un numero esiguo rispetto al circolante.



**Gestori
Carburanti
Treviso**



4) **Contrasto all'evasione**

Il contrasto all'evasione nel settore deve essere una priorità di tutti, lo stato che perde introiti e gli operatori onesti che vengono penalizzati da una concorrenza fraudolenta, devono essere individuate soluzioni di contrasto che abbiano effetti in tempo reale, per quanto rapidi siano gli interventi della magistratura non si riesce a recuperare il maltolto, se non in piccola parte.

Sul fronte IVA deve essere introdotto uno strumento che impedisca l'incasso della stessa da parte dell'evasore, in molti pensano allo split payment, ma lo escluderemmo per non introdurre ulteriori oneri ai gestori, senza considerare che poi i soggetti da controllare sarebbero quasi 23.000; Piuttosto si potrebbe introdurre il cosiddetto "bonifico parlante", o un RID bancario con le stesse caratteristiche, che è risultato un utile ed efficace strumento antievasione dove è stato introdotto, con tale obbligo il sistema bancario dirotterebbe parte dei pagamenti direttamente all'erario, se così fosse l'evasione IVA sarebbe quasi del tutto eliminata.

Certo che tale sistema non sarebbe gradito ad alcuni fornitori, piccoli o grandi, ma tutti dovrebbero fare un sacrificio, piccolo per la verità, per la legalità nel settore e, in ogni caso, a fronte di una importante evasione è lecito prendere provvedimenti anche di carattere eccezionale senza preoccuparsi di qualche interessata lamentela.

Giusto evidenziare che l'evasione non riguarda solamente gli impianti stradali di carburanti, ma pure le consegne ai depositi privati di autotrasportatori e aziende e al settore del gasolio da riscaldamento, due settori dove il controllo della movimentazione dei carburanti è blando, quando non esistente e, soprattutto, non hanno la visibilità di un distributore di carburanti.

Si ringrazia per l'audizione e rimaniamo a disposizione per eventuali chiarimenti.

Gc_TV - Il coordinatore
Moreno Parin

Treviso, 1 settembre 2023