

5-01819 Silvestroni: Sulle misure per rilanciare la rete di distribuzione carburanti italiana.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo alle questioni poste nell'atto in discussione, rappresentando quanto segue.

Occorre premettere che il settore della distribuzione carburanti è stato da vari anni oggetto di norme di riforma, aventi come obiettivi la razionalizzazione della rete e l'efficienza del servizio. Anche di recente, il medesimo settore è stato oggetto di nuove norme contenute nella legge n. 124 del 4 agosto 2017, al fine di incrementare la concorrenzialità del mercato e la diffusione al consumatore delle relative informazioni.

Nello specifico, i titolari dell'autorizzazione/concessione degli impianti di distribuzione carburanti sono tenuti all'iscrizione nell'anagrafe degli impianti di distribuzione relativi alla rete stradale e autostradale, istituita dalla legge n. 124/2017.

Ad oggi, sono più di 22.000 gli impianti iscritti alla citata anagrafe; in questa fase sono in corso i controlli sulla correttezza delle dichiarazioni, per identificare gli impianti mancanti ed operare, di conseguenza. In questi giorni sono partiti i primi 5 verbali di accertamento e contestazione emessi dal MiSE per erogare la sanzione dovuta alla mancata iscrizione nell'anagrafe. Da una prima ricognizione dei dati sembrerebbero ricadenti nella categoria degli impianti incompatibili non adeguabili (in quanto insicuri sotto il profilo della sicurezza stradale) circa 140 punti vendita.

Preme evidenziare che in tal modo è possibile fotografare nitidamente la situazione che verrà aggiornata in connessione all'altro strumento del Ministero dello sviluppo economico, l'Osservatorio dei prezzi.

La conoscenza e il monitoraggio in evoluzione del settore sono requisiti fondamentali per assumere misure anche regolatorie specifiche.

Sarà possibile, pertanto, intervenire su tutti gli impianti così detti «insicuri», per i quali la legge concorrenza ha chiaramente indicato delle incompatibilità valide in tutto il territorio nazionale e rese operative anche dall'accordo raggiunto in Conferenza Unificata.

Gli Onorevoli interroganti pongono l'attenzione sugli impianti inefficienti da un punto di vista economico.

Tale aspetto appare di più difficile definizione in termini assoluti, ma deve tener presente la «situazione economica relativa» della gestione di un impianto di distribuzione dei carburanti e, comunque, i principi di tutela della concorrenza e della libera iniziativa privata.

A tal proposito, il MiSE ha da tempo introdotto alcuni strumenti di «ammortizzatori sociali» finalizzati ad accompagnare la chiusura di impianti non più efficienti dal punto di vista dei volumi di attività.

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

Al riguardo, già dal 2017 le Federazioni dei gestori hanno attivato, nei confronti dei soggetti subentranti, lo strumento della Pag. 145 «mediazione delle vertenze collettive», introdotto dal decreto legislativo n. 32 del 1998. In tale ambito, il MiSE ha convocato diversi tavoli con l'intento di mettere a confronto le Federazioni dei gestori con ciascun titolare acquirente anche al fine di una valutazione condivisa.

Con riferimento, poi, alle forme di contrattualistica irrituale richiamate dagli interroganti, si evidenzia che recentemente sono stati introdotti elementi di flessibilità attraverso nuove tipologie contrattuali di regolazione dei rapporti tra i gestori ed i titolari.

Infatti, a fine 2018, è stato anche siglato tra l'Unione Petrolifera e le Federazioni dei gestori, una bozza di contratto di commissione, che prevede alcuni nuovi istituti a tutela di questi ultimi.

In merito al tema della illegalità, il settore della distribuzione dei carburanti in Italia registra, già dal 2010, una forte diffusione dell'offerta di prodotto (principalmente gasolio) da parte di operatori petroliferi non abituali che praticano prezzi non in linea con le *policy* di mercato. Ciò determina ingenti fenomeni di *dumping* sia nel canale rete sia in quello extra rete.

Queste gravi distorsioni del mercato sono potenzialmente riconducibili a una serie di sistemi di frode mirati al non assolvimento delle imposte (accise, ma soprattutto IVA) che altera la corretta concorrenza sul mercato, ma soprattutto ha 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.

Tra le criticità che si registrano ad oggi si segnalano in particolare:

l'utilizzo fraudolento delle lettere d'intento per realizzare il salto d'imposta;

la frequente neutralizzazione dell'obbligo di versamento anticipato dell'IVA a carico dei depositanti, perché spesso sono direttamente i gestori dei depositi fiscali a procedere all'immissione in consumo del prodotto.

Sul tema, si richiama l'impegno del Governo, che il 12 marzo 2019 ha riconvocato al Ministero dello sviluppo economico il «tavolo della legalità», che nella precedente legislatura si riuniva sotto la guida del MEF, con il coinvolgimento del MEF, Agenzia delle Entrate, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, della Guardia di Finanza, della Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo e delle associazioni di categoria del settore.

Tale incontro è stato proficuo e, in accordo anche con le preoccupazioni rappresentate dagli Interroganti, si ritiene indispensabile che le Istituzioni coinvolte e tutti gli attori della filiera continuino a presidiare e a lavorare di concerto con la massima sollecitudine su questo dossier che coinvolge un comparto chiave per i consumatori, per l'Erario e, non da ultimo, per la sicurezza energetica del Paese.