

**N. 42/2013 - II.II.2013**

**Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale**

**Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma**

**Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - ANISA: STEFANO CANTARELLI**

**Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724**

**e-mail : [figisc@confcommercio.it](mailto:figisc@confcommercio.it) - [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**

**sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**il presente numero si compone di 10 pagine**

## **SOMMARIO DEL NUMERO 42**

**FAIB, FEGICA E FIGISC/ANISA:  
RISTRUTTURAZIONE RETE,  
NO A FORZATURE, SÌ ALLA  
CONCERTAZIONE**

**[pagina 1]**

**LA «ENNESIMA» VERSIONE  
DEL DECRETO «FARE DUE»  
PER IL SETTORE CARBURANTI**

**[pagina 2]**

**LA RELAZIONE DEL GOVERNO  
CHE ACCOMPAGNA LE NORME  
DELLA RISTRUTTURAZIONE**

**[pagina 8]**



**FAIB, FEGICA E FIGISC/ANISA:  
RISTRUTTURAZIONE RETE,  
NO A FORZATURE, SÌ ALLA  
CONCERTAZIONE**

Comunicato congiunto  
08.11.2013

**CARBURANTI: BENE  
L'APERTURA DEL TAVOLO  
PER RAZIONALIZZARE E  
AMMODERNARE LA RETE,  
IL GOVERNO ASCOLTI GLI  
OPERATORI PRIMA DI  
PROMUOVERE  
PROVVEDIMENTI INUTILI O  
DANNOSI**

Le Organizzazioni di categoria dei gestori - FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL E FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - sono pronte ad offrire tutta la loro collaborazione per giungere in tempi rapidi alla definizione di un progetto di razionalizzazione governata della rete di distribuzione carburanti, finalizzato a ridurre il numero di punti vendita attraverso la chiusura di impianti inefficienti ed incompatibili con la legislazione vigente.

A questo proposito - si legge in una nota congiunta - FAIB, FEGICA E FIGISC/ANISA accolgono positivamente l'avvio di un tavolo di confronto, peraltro ripetutamente richiesto e sollecitato, presso il Ministero dello

sviluppo economico con la partecipazione di tutti gli operatori del settore.

Allo stesso tempo, però, esprimono tutta la loro preoccupazione per i continui e ripetuti tentativi di forzare e vanificare una tale fase di confronto che maturano evidentemente in ambienti governativi, attraverso la sistematica minaccia di calendarizzare l'approvazione di specifici provvedimenti *ad hoc*, senza tenere in alcun conto l'andamento dei lavori del tavolo di confronto.

Provvedimenti che, per quanto possa essere ravvisato nella evoluzione di bozze più o meno confermate, tutti contengono una evidente incoerenza tra gli ambiziosi obiettivi posti [chiusura di 5.000 impianti e azzeramento del differenziale di prezzo rispetto al resto d'Europa] e le inadeguate scelte legislative in corso di adozione.

FAIB CONFESERCENTI, FEGICA CISL E FIGISC/ANISA CONFCOMMERCIO - conclude la nota - sostengono la necessità di consentire alla fase di confronto avviato di completare la propria funzione ed evitare inutili e dannose forzature che non otterrebbero altro effetto che produrre nuove fibrillazioni nel settore.



## LA «ENNESIMA» VERSIONE DEL DECRETO «FARE DUE» PER IL SETTORE CARBURANTI

### DDL CONCERNENTE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SVILUPPO ECONOMICO E SEMPLIFICAZIONE (DDL COLLEGATO ALLA LEGGE DI STABILITÀ 2014)

#### Art. 2

*Misure per lo sviluppo di tecnologie a carbone pulito, per la conoscibilità dei titoli minerari, per la sicurezza e la razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e per lo stoccaggio del gas naturale*

#### **Commi da 1 a 9 omessi [non riguardano il settore carburanti]**

#### 10.

Ai fini di incrementare la concorrenzialità del mercato dei carburanti e la diffusione al consumatore delle relative informazioni, la attuale banca dati esistente presso il Ministero dello sviluppo economico, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, è ampliata ai fini di una anagrafe degli impianti stradali di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale.

#### 11.

Ai fini dell'iscrizione nell'anagrafe di cui al comma 10 i titolari degli impianti entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentano una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà resa ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, indirizzata al Ministero dello sviluppo economico, al Comune territorialmente competente e all'ente proprietario della strada, attestante che l'impianto di distribuzione carburante ricade ovvero non ricade in una delle fattispecie di incompatibilità di cui ai commi 20 e 21, ovvero che, pur ricadendo nelle fattispecie di incompatibilità, per esso siano in corso la-

vori di adeguamento da completare entro il 31 dicembre 2014.

**12.**

I titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, o di concessione, laddove prevista, degli impianti, hanno l'obbligo di inviare al Ministero dello sviluppo economico i dati necessari per l'anagrafe che non siano già in possesso dello stesso Ministero, con modalità stabilite con decreto del Direttore generale della Direzione generale per la sicurezza degli approvvigionamenti e le infrastrutture energetiche.

**13.**

Qualora l'impianto di distribuzione carburanti ricada nelle fattispecie di incompatibilità di cui ai commi 20 e 21 e non siano in corso per lo stesso lavori di adeguamento da completare entro il 31 dicembre 2014, il titolare cessa l'attività di vendita di carburanti entro il 30 giugno 2014, e provvede alla sua chiusura e smantellamento. Alla stessa data decadono i titoli autorizzativi o concessori relativi allo stesso impianto, nonché le licenze di esercizio rilasciate dall'ufficio delle dogane e conseguentemente sono risolti di diritto i relativi contratti per l'affidamento e l'approvvigionamento degli impianti di distribuzione dei carburanti. Per gli impianti che risultano da dismettere a seguito delle verifiche di cui al comma 22, il titolare cessa l'attività di vendita di carburanti entro il 30 giugno 2015, e provvede alla sua chiusura e smantellamento, salvo proceda al loro adeguamento entro la data stabilita al comma 22.

**14.**

Il Ministero dello sviluppo economico controlla la presenza degli impianti di distribuzione carburanti nell'anagrafe, sulla base dei dati già in possesso della pubblica amministrazione. A tal fine l'Agenzia delle Dogane trasmette entro il 30 giugno 2014 i dati in suo possesso relativi agli stessi impianti.

**15.**

In caso di mancato invio della dichiarazione di cui al comma 11 da parte del titolare di un impianto di distribuzione carburanti nel termine di cui allo stesso comma, il Ministero dello sviluppo economico irroga al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa di 5000 euro, ai sensi della legge n. 689 del 1981, per ciascuna mancata dichiarazione e diffida il titolare dell'autorizzazione a provvedere entro il termine perentorio di trenta giorni pena la decadenza dell'autorizzazione. Decorso inutilmente il nuovo termine il Ministero ne dà comunicazione all'ente proprietario della strada ed al Comune territorialmente competente, che procede entro i trenta giorni successivi alla dichiarazione di decadenza del titolo autorizzativo o concessorio.

**16.**

Nel caso in cui il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 12 abbia dichiarato che l'impianto oggetto della dichiarazione ricade nelle fattispecie di incompatibilità, e non abbia provveduto alla cessazione della attività di vendita carburanti alle date di cui al comma 13, il Ministero dello sviluppo economico dispone la chiusura immediata dell'esercizio dell'impianto di distribuzione carburanti. La Guardia di finanza, su richiesta del Ministero dello sviluppo economico, verifica l'effettiva chiusura degli impianti per i quali è stata disposta la cessazione immediata, anche a seguito

del conseguente ritiro della licenza di esercizio rilasciata dall'ufficio delle dogane, al fine di evitare frodi fiscali.

#### 17.

Fermo restando quanto previsto dall'articolo 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, nel caso in cui sia accertata la non compatibilità di un impianto, dichiarato dal titolare compatibile ai sensi del comma 11, ovvero sia inutilmente decorso il termine per la conclusione dei lavori di adeguamento di cui al comma 13, il Comune competente per territorio dichiara la decadenza del titolo autorizzativo o concessorio. Contestualmente decadono le licenze di esercizio afferenti allo stesso impianto rilasciate dall'ufficio delle dogane e sono risolti di diritto i relativi contratti per l'affidamento dell'impianto e l'approvvigionamento di carburante.



#### 18.

Nei casi di cui ai commi 15, secondo periodo, 16 e 17, e, a decorrere dall'1 gennaio 2015, nei casi di impianti dichiarati incompatibili, il titolare dell'impianto di distribuzione carburanti non ha comunque diritto ad accedere, per la chiusura dello stesso, al Fondo per la razionalizzazione della rete carburanti.

#### 19.

Le informazioni contenute nell'anagrafe relative all'ubicazione dei singoli impianti e alla loro compatibilità ai sensi del com-

ma 11 sono rese pubbliche sul sito *internet* del Ministero dello sviluppo economico. Eventuali segnalazioni relative a impianti incompatibili operanti successivamente al 30 giugno 2014, sono inviate, corredate di documentazione fotografica, al Comune competente ed all'ente proprietario della strada per i necessari e rispettivi accertamenti e provvedimenti, dandone comunicazione per posta elettronica al Ministero dello sviluppo economico.

#### 20.

Gli impianti ubicati all'interno dei centri abitati, delimitati dai Comuni ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel rispetto di tutti gli altri vincoli di natura ambientale, paesaggistica, storica, artistica, sanitaria e antincendio, sono considerati incompatibili, senza possibilità di deroga, in relazione agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e fermo restando quanto disciplinato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nei seguenti casi:

- a) situati su strade urbane di scorrimento (tipo D) che non siano ubicati su apposita area esterna alla carreggiata, ovvero siano privi di accessi separati per l'entrata e l'uscita, ovvero siano privi di corsie di decelerazione e accelerazione;
- b) situati su strade urbane di quartiere (tipo E) e strade urbane locali (tipo F) che pur ubicati al di fuori della carreggiata, la impegnano, anche parzialmente, durante la fermata per il rifornimento o per le operazioni di scarico;
- c) situati all'interno di aree pedonali, ai sensi del articolo 3, comma 1, numero 2) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

#### 21.

Gli impianti ubicati all'esterno dei centri abitati, delimitati dai Comuni ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 30 a-

prile 1992, n. 285, nel rispetto di tutti gli altri vincoli di natura ambientale, paesaggistica, storica, artistica, sanitaria e antincendio, sono considerati incompatibili, senza possibilità di deroga, in relazione agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e fermo restando quanto disciplinato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nei seguenti casi:

- a) situati su autostrade (tipo A) e strade extraurbane principali (tipo B) che non siano ubicati su apposita area esterna alla carreggiata, ovvero siano privi di accessi separati per l'entrata e l'uscita, ovvero privi di corsie di decelerazione e accelerazione;
- b) situati su strade extraurbane secondarie (tipo C) e strade extraurbane locali (tipo F) che pur ubicati al di fuori della carreggiata, la impegnano, anche parzialmente, durante la fermata per il rifornimento o per le operazioni di scarico.

## 22.

Gli impianti non rientranti nei casi di incompatibilità di cui ai commi 20 e 21, sono sottoposti, entro il 31 dicembre 2014, alla verifica degli aspetti di seguito elencati, da parte dell'ente proprietario della strada, nell'espletamento dei compiti previsti dall'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, volta all'individuazione di eventuali ulteriori impianti da dismettere, con gli effetti di cui al comma 13 del presente articolo, fatta salva la possibilità di adeguamento alle eventuali prescrizioni entro un congruo termine dallo stesso fissato e comunque non successivo al 31 dicembre 2015; l'esito della verifica è comunicato al Ministero dello sviluppo economico, al Comune competente territorialmente e al titolare dell'impianto:

- a) valutazione della distanza degli impianti dalle intersezioni o da altri punti singolari, quali gallerie e viadotti, in relazione alla sovrapposizione delle interferenze delle correnti di traffico ve-

colare ed in termini di distanza di visibilità necessaria al mutuo avvistamento dei veicoli in funzione del tipo di strada e della relativa velocità di percorrenza, con particolare riferimento alle condizioni orografiche del tracciato, dei flussi e della tipologia del traffico veicolare e delle condizioni ambientali prevalenti;

- b) in particolare per l'ambito extraurbano, valutazione della localizzazione degli impianti in tratti del tracciato piano-altimetrico, in termini di distanza di visibilità necessaria al mutuo avvistamento dei veicoli in funzione del tipo di strada e della relativa velocità di percorrenza, con particolare riferimento alle condizioni orografiche del tracciato, dei flussi e della tipologia del traffico veicolare e delle condizioni ambientali prevalenti;
- c) in particolare per l'ambito urbano, valutazione della distanza degli impianti da siti sensibili quali scuole, ospedali e parchi pubblici, in relazione alla distanza di visibilità necessaria al mutuo avvistamento dei veicoli in funzione del tipo di strada e della relativa velocità di percorrenza, con particolare riferimento ai flussi ed alla tipologia del traffico veicolare e pedonale, nonché alla tutela della salute e dell'ambiente.



**23.**

Al fine di accelerare la razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, di cui all'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito con legge del 15 luglio 2011, n. 111, come modificato dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con legge del 24 marzo 2012, n. 27, è stabilito un indennizzo per i soggetti titolari di autorizzazione, a valere sul Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, con contabilità separata, per la chiusura degli impianti che avvenga nel periodo dall'1 gennaio 2014 al 31 dicembre 2015, indipendentemente dal numero di autorizzazioni di cui si è titolari. Le disponibilità di tale Fondo, per la parte a contabilità separata, sono anche utilizzabili per la corresponsione di indennizzi a favore dei gestori di impianti stradali di distribuzione dei carburanti, chiusi nel periodo 2014-2015, nella eventualità di insufficienza di disponibilità per tale finalità del Fondo stesso, per la parte non a contabilità separata.

**24.**

Con l'obiettivo indicativo di giungere in un biennio alla chiusura e smantellamento di 5.000 impianti inefficienti o incompatibili e all'azzeramento della componente di differenziale tra prezzo medio i-

taliano e prezzo medio europeo dei carburanti derivante dalla inefficienza della rete italiana, con uno o più decreti del Ministro dello sviluppo economico, sentita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, il primo dei quali da emanare entro il 30 giugno 2014, è determinata l'entità dell'indennizzo, di cui al comma 23, nonché la contribuzione al Fondo di cui allo stesso comma, con contabilità separata, a carico dei soli titolari delle autorizzazioni, per un periodo non superiore a cinque anni, e le relative modalità di versamento, da destinare alla chiusura e smantellamento di impianti, articolando quest'ultima contribuzione in modo da valorizzare significativamente le chiusure e smantellamento di impianti effettuate nel periodo interessato, escluse le trasformazioni in stazioni di servizio non presidiate, senza penalizzare i casi in cui singoli soggetti abbiano già autonomamente conseguito alti livelli di efficienza della propria rete distributiva, misurati attraverso un erogato medio annuo superiore a quattro milioni di litri e i titolari di unica autorizzazione che siano anche gestori, nonché quei titolari di impianti di distribuzione situati in province dove il tasso di chiusura nel biennio 2014-2015 sia stato inferiore ad un terzo del valore medio nazionale. A tal fine l'anagrafica degli impianti di cui al comma 10 è estesa anche ai volumi totali erogati da ciascun impianto a decorrere dall'anno 2013. Il versamento del contributo obbligatorio al Fondo con ritardo di oltre 60 giorni è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria pari al doppio del contributo dovuto, da irrogarsi da parte della Cassa Conguaglio di cui al comma 25. La stessa sanzione amministrativa è disposta per il versamento del contributo obbligatorio di cui all'articolo 28, comma 2 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge del 15 luglio 2011 n. 111, come modificato dal decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge del 24 marzo 2012 n. 27.

**25.**

L'attività della Cassa Conguaglio GPL, che a decorrere dall'1 gennaio 2014, ferme restando la natura e le funzioni attualmente svolte, adegua la sua denominazione in Cassa Conguaglio Carburanti, prosegue fino alla data di conclusione del processo di razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, determinata con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nel cui ambito sono altresì stabilite le modalità di liquidazione.

**26.**

All'articolo 3 del decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 249, è aggiunto il seguente comma 13: *«13. A decorrere dall'anno scorta del 2014 l'immissione in consumo di carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie che avviene tramite l'esercente impianto per la distribuzione, operante come destinatario registrato ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto del Ministro delle finanze 16 novembre 1995, n. 577, è dichiarato dal titolare del deposito fiscale di cui dell'articolo 3, comma 1, del decreto del Ministro delle finanze del 16 novembre 1995, n. 577, da cui proviene il prodotto.».*

**27.**

All'articolo 83-bis, comma 17, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con la Legge 6 agosto 2008, n. 133, come modificato dall'articolo 17, comma 5 del decreto legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con modificazioni con la legge 24 marzo 2012, n.27, le parole *«se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo»* sono sostituite dalle parole *«o essere subordinati alla presenza di altri obblighi asimmetrici rispetto agli impianti in esercizio, se non previsti da normative statali.».*

**28.**

Al comma 7 dell'articolo 28 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, introdotto dall'articolo 18 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni con la legge 24 marzo 2012, n. 27, le parole *«posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali»* sono sostituite dalle parole *«ovunque siano ubicati».*

**29.**

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministero per lo Sviluppo economico adotta un piano di ammodernamento e di razionalizzazione delle aree di servizio autostradali, tenendo conto delle mutate esigenze di servizio agli automobilisti e di assistenza ai veicoli al fine di conseguire un mercato dei servizi agli utenti dell'autostrada efficiente e competitivo, nonché delle risultanze delle verifiche delle condizioni di sicurezza di cui ai commi 21 e 22, che dovranno pertanto essere effettuate prioritariamente nella rete autostradale. Il piano individua le aree di servizio autostradale da dismettere, in quanto non rispondenti alle condizioni di sicurezza ovvero non rispondenti alle finalità del piano, non-

ché le aree da trasformare o diversificare alle condizioni indicate in sede di affidamento della subconcessione.

### 30.

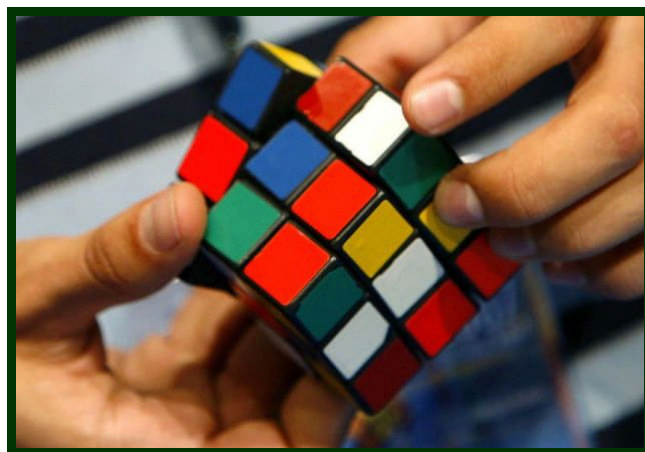
Il termine per l'indizione delle gare relative a subconcessioni scadute alla data di entrata in vigore del presente decreto non ancora bandite è prorogato di due mesi a decorrere alla data di adozione del piano di cui al comma 29, al fine di tenere conto nel bando del piano di cui allo stesso comma. Trascorso il termine di cui al comma 29 senza che il piano di ammodernamento e di razionalizzazione sia stato adottato, le gare sono comunque indette. Le condizioni economiche e gli obblighi di gestione di cui alle sopraindicate subconcessioni possono essere modificati d'intesa tra le parti durante il periodo di proroga sopra indicato al fine di garantire l'equilibrio economico dei rapporti contrattuali in funzione del calo del traffico autostradale e dei consumi. Sono fatti salvi i rapporti economici tra concedente e concessionario sotto il profilo del canone annuo previsto dalle convenzioni regolanti le concessioni autostradali.

***Commi da 31 a 37 omessi [non riguardano il settore carburanti]***

## LA RELAZIONE DEL GOVERNO CHE ACCOMPAGNA LE NORME DELLA RISTRUTTURAZIONE

Con riferimento alle disposizioni di cui ai **commi da 10 a 22**, si illustra quanto di seguito. Anche a seguito dell'obbligo previsto dal decreto-legge 98/2011 di dotare entro il 31 dicembre 2012 tutti gli impianti di carburante di apparecchiature *self-service*, è ormai prevalente la casistica in cui il rifornimento presso l'impianto viene effettuato direttamente dall'utente e non più da un operatore professionale. Ciò rende indispensabile assicurare da subito che il rifornimento possa avvenire in condizioni di piena sicurezza al di fuori della carreggiata stradale. A tal fine, ferme restando le com-

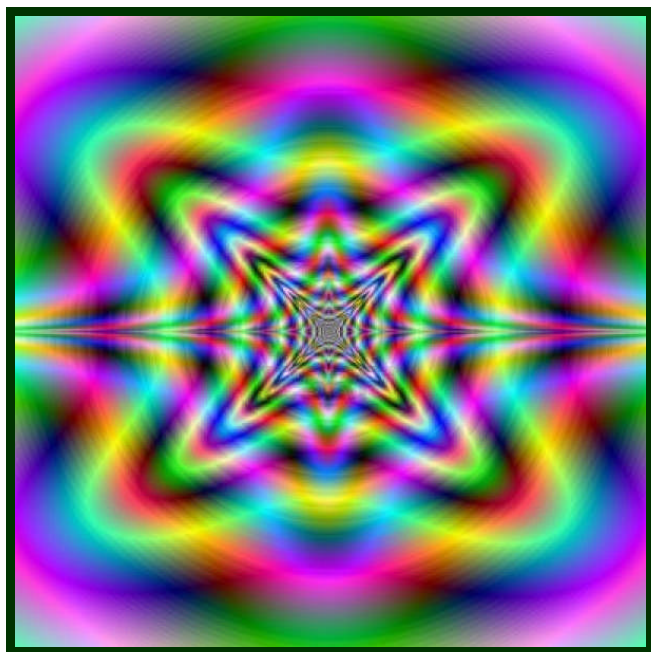
petenze delle Amministrazioni locali in materia, si è ritenuto opportuno, per ragioni di sicurezza, prevedere la **chiusura di tutti quegli impianti che non garantiscono queste prescrizioni minime di sicurezza**, unitamente al non rispetto delle distanze regolamentari da parte degli incroci, eliminando la possibilità di deroghe da parte degli enti locali che nei fatti ha sinora vanificato la misura di sicurezza.



Nell'ambito della anagrafica in parte già esistente presso il Ministero dello sviluppo economico per quanto riguarda la comunicazione dei prezzi effettivamente praticati ai consumatori, viene prevista una integrazione mediante la quale tutti i soggetti titolari di autorizzazioni all'esercizio di impianti di distribuzione di carburanti dovranno dichiarare la rispondenza o meno dell'impianto a tali norme di sicurezza, prevedendo la cessazione delle attività degli impianti incompatibili entro il 30 giugno 2014.

Sono previste misure di verifica e sanzionatorie ove tali impianti incompatibili non vengano dichiarati o non procedano alla chiusura. Al fine di dare chiarezza applicativa alla norma, sono stabilite in modo univoco le fattispecie che danno luogo a incompatibilità. L'elenco degli impianti è reso noto dal Ministero dello sviluppo economico anche al fine di eventuali segnalazioni al Comune competente di situazioni di dubbia rispondenza alla norma. Il Ministero dello sviluppo e-

conomico irroga le sanzioni in caso di inottemperanza all'onere di invio della dichiarazione della compatibilità dell'impianto, mentre spetta al Comune competente per territorio, su segnalazione del Ministero dello sviluppo economico, disporre, a tutela della pubblica sicurezza, la chiusura degli impianti incompatibili. La Guardia di finanza, su richiesta del Ministero dello sviluppo economico, verifica infine la effettiva chiusura di tali impianti anche a seguito del conseguente ritiro della licenza di esercizio rilasciata dall'ufficio delle dogane, al fine di evitare frodi fiscali.



Parallelamente, con i **commi 23 e 24**, in considerazione della necessità di una razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, resa non più rinviabile dal forte calo dei consumi di carburante, e auspicata dalle imprese di settore e dalle stesse associazioni sindacali dei gestori, **viene prevista la rialimentazione del Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti**, operante da anni presso la Cassa Conguaglio GPL, secondo modalità che vadano ad incentivare ed accelerare le chiusure degli impianti meno efficienti per due anni. A tal fine viene stabilita una contribuzione al Fondo da parte di ogni titolare, proporzionale ai litri di carburante venduti ogni

anno, ma opportunamente ridotta per tenere conto degli impianti chiusi dallo stesso titolare nell'anno precedente. Con lo stesso Fondo, al fine di ridurre il potenziale impatto sociale ed economico di tali nuove chiusure, potranno essere corrisposti ai gestori indennizzi per la perdita dell'attività. Al fine di contenere la possibilità che parte della contribuzione al Fondo possa essere riversata sui prezzi finali dei carburanti, già gravati di forti accise, la contribuzione totale al Fondo viene articolata su 5 anni.

Contestualmente al **comma 25**, senza modificare in alcun modo la natura della Cassa e le sue funzioni, **si provvede ad aggiornare la attuale denominazione della Cassa Conguaglio GPL in Cassa Conguaglio Carburanti**, dato che le sue attuali funzioni da molti anni non riguardano più solo il GPL ma appunto la distribuzione dei carburanti, ivi compreso il metano per autotrazione, competenza quest'ultima che le è stata attribuita a seguito del riordino della Cassa stessa, nella quale sono stati accorpati la Agenzia delle scorte e la gestione del Fondo bombole metano per autotrazione. Viene inoltre chiarito che la Cassa Conguaglio, essendo stata istituita ai fini della razionalizzazione della rete carburanti, prosegue la sua attività fino al **conseguimento dell'obiettivo della chiusura di almeno 5000 impianti**, come stabilito al comma 24, e che all'accertamento di tale obiettivo, determinato con decreto del Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, si procederà alla sua liquidazione. Lo svolgimento delle attività volte alla ulteriore chiusura di altri impianti trova la sua naturale collocazione nella Cassa Conguaglio sopra indicata, in quanto ente che storicamente è dedicato a tale scopo; diverse soluzioni, quali il trasferimento al Ministero dello sviluppo economico di tali funzioni, non sono praticabili ad invarianza di oneri sulla finanza pubblica, dato che la Cassa le svolge a carico del Fondo gestito, e quindi senza oneri per la finanza pubblica.

Al comma 26 viene introdotta una modifica semplificativa relativamente al sistema delle scorte di prodotti petroliferi, a favore soprattutto delle piccole imprese della motopesca, che consente di considerare l'immissione in consumo effettuata dai depositi fiscali anche in caso di trasferimento del prodotto a depositi registrati, in modo da sollevare tali imprese dai relativi oneri amministrativi.

**Al comma 27 si elimina l'obbligatorietà del terzo carburante** (GPL o metano autotrazione) negli impianti di distribuzione di nuova apertura, a prescindere da qualsiasi valutazione di difficoltà o di onerosità economica.

Si prevede al **comma 28 la rimozione del vincolo alla trasformazione degli impianti** di distribuzione carburanti dalla modalità presidiata dal gestore e dai suoi dipendenti **alla modalità senza presidio**. La norma che si modifica prevedeva che tale operazione di trasformazione potesse avvenire esclusivamente fuori dai centri abitati mentre con la modifica introdotta tale trasformazione potrà avvenire anche nei centri abitati. Tale modifica si rende necessaria per lo Stato Italiano onde evitare il preannunciato avvio, da parte della Commissione Europea, di una procedura di infrazione relativa al divieto di stazioni di servizio non presidiate nelle aree urbane italiane. Quest'ultima infatti, dopo uno scambio di richieste di chiarimenti sulla norma in questione, in data 30 luglio 2013 ha richiesto la modifica in senso di liberalizzazione della norma, pena l'apertura di una procedura di infrazione già a partire dall'autunno 2013.

Si segnala che sia un intervento di chiusura con tempi certi degli impianti di tipo incompatibile, sia un potenziamento del Fondo per incentivare la uscita dal mercato di impianti di distribuzione carburanti inefficienti, sia **l'eliminazione del limite all'apertura degli impianti «ghost» all'interno di centri abitati**, sono stati espressamente indicati come interventi necessari per il mercato dei carburanti

**da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato** nelle segnalazioni al Governo e al Parlamento di cui agli articoli 21 e 22 della legge n. 287/90 relativamente agli anni 2012 e 2013, nonché nella audizione del 4 giugno 2013 della stessa Autorità presso la X Commissione.

Con i **commi 29 e 30** si avvia anche un processo di adeguamento del servizio autostradale alle migliori pratiche europee ed a tal fine è prevista l'adozione di un piano di ammodernamento e di razionalizzazione delle aree di servizio autostradali da emanarsi entro 6 mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dello sviluppo economico sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti. Nelle more dell'adozione di tale piano è prevista una moratoria di 2 mesi per l'indizione delle gare relative a subconcessioni scadute alla data di entrata in vigore del presente decreto e non ancora bandite.



*Ministero dello Sviluppo Economico*