

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3085

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BORRUSO, ALESSI, AIARDI, DAL CASTELLO, ORSENIGO**

*Presentata il 29 luglio 1988*

**Razionalizzazione della rete distributiva di carburanti  
e disciplina autorizzativa e di esercizio**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema della razionalizzazione della rete distributiva carburanti, vanamente discusso negli ultimi anni, è ormai da tutti riconosciuto come urgente e, per la complessità delle sue implicazioni, richiede di essere affrontato con organicità, nella sua interezza.

Soluzioni parziali, che non tengano conto dei molteplici aspetti in gioco, rischierebbero di procrastinarne ulteriormente l'esistenza, aggravando le già notevoli deficienze rispetto alle reti distributive europee, proprio nel momento in cui ci si avvia alla realizzazione del mercato unico europeo del 1992.

Tali esigenze, già chiaramente evidenziate nel Piano energetico nazionale del 1985 e dalla delibera CIPE del 1986, sono

recepite nel nuovo Piano energetico nazionale attualmente in discussione.

Questi documenti, nel rilevare l'accentuazione del divario esistente tra la rete distributiva italiana nei confronti di quella europea, sottolineano come sia indispensabile procedere ad una revisione della normativa esistente, attraverso la formulazione di un nuovo strumento legislativo che consenta l'attuazione del processo di razionalizzazione ed una più chiara ed efficace ripartizione di competenze tra i vari livelli istituzionali (Stato, regioni, comuni).

In particolare, i criteri individuati come necessari per favorire l'avvio del processo, quali: la semplificazione dell'*iter* autorizzativo, lo snellimento delle proce-

ture amministrative per interventi di ammodernamento e concentrazione dei punti di vendita, la costituzione di un fondo nazionale di indennizzo finalizzato all'incentivazione per la chiusura di punti di vendita non necessari, una maggiore elasticità normativa per l'esercizio dei punti di vendita (turni, orari, e servizi), l'ampliamento delle licenze di commercio nonché l'individuazione di ulteriori modelli contrattuali tra le aziende petrolifere ed i gestori, sono tutti previsti ed organicamente regolamentati nella proposta di legge in discussione.

Scopo della proposta di legge è infatti quello di favorire, attraverso una impostazione organica della materia, il processo di razionalizzazione della rete distributiva carburanti, che oggi risulta pletorica rispetto alle reali necessità, ed allo stesso tempo inefficiente perché carente nella prestazione di servizi all'utenza, con costi eccessivi e non in linea con quelli degli altri paesi europei.

Si è tentato di trovare un punto di sintesi tra vari interessi non sempre coincidenti perché la ristrutturazione della rete carburanti venga finalmente iniziata e portata a termine in un periodo di tempo ragionevole, tenendo presente la scadenza per il mercato unico europeo di fine 1992: quella data dovrebbe vedere la rete di punti vendita carburanti italiana ad un livello di efficienza e produttività, prossimo a quello dei paesi europei più avanzati.

Con i risultati derivanti dall'applicazione della proposta di legge in discussione si avranno i seguenti vantaggi:

i gestori dei punti vendita, oggi eccessivi ed in alcuni casi scarsamente remunerati, grazie ad una graduale riduzione del numero degli impianti, aumenteranno il loro guadagno sia per la crescita del volume medio dei carburanti venduto da ciascun impianto, che per l'ampliamento della varietà delle merci esitabili. Per i gestori che cessano l'attività, a seguito degli effetti dell'applicazione della proposta di legge, è previsto un Fondo indennizzo da gestire a livello nazionale che rappresenta un vero e pro-

prio « ammortizzatore economico-sociale »;

per le aziende petrolifere, la riduzione dei costi unitari di distribuzione, libererà risorse che la maggiore competitività indirizzerà forzatamente ad investire sulla rete distributiva per migliorare il servizio a favore del consumatore;

il consumatore beneficerà dei vantaggi di una rete distributiva più efficiente, dotata di servizi più ampi e offerte commerciali più diversificate ed economiche in un contesto più competitivo.

L'articolo 1 prevede, per gli impianti di distribuzione stradale di carburante, il passaggio dall'attuale regime di concessione, al sistema dell'autorizzazione, più snello ed in linea con quanto previsto negli altri paesi europei. Per un periodo determinato (sono previsti quattro anni, sufficienti ad iniziare e completare un processo già avvenuto altrove e per il quale tutte le categorie interessate si dichiarano preparate) le regioni dovranno rilasciare l'autorizzazione, seguendo criteri ben definiti e chiaramente indicati nell'articolo 2.

Questa modifica allinea la rete di distribuzione italiana al sistema legislativo in vigore nelle altre nazioni europee.

Nel comma 2 si prevede che, dopo il periodo di quattro anni indicato, in relazione all'effettivo stato di avanzamento della razionalizzazione, nuovi criteri, eventualmente meno restrittivi, saranno emanati dall'autorità centrale per essere applicati dalle regioni, sentito il parere di una speciale commissione a livello regionale per tener conto delle eventuali specificità locali.

Il comma 3 prevede che resti invariato il sistema di autorizzazione da parte del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per i punti vendita autostradali, al fine di garantire una omogeneità nazionale di tale segmento.

L'articolo 2 detta i criteri per realizzare in concreto la ristrutturazione della rete fissando, al comma 1 [lettera a)] norme precise per la realizzazione di nuovi impianti previa rinuncia di due esi-

stenti; regolamentando [lettera b)] le modifiche sostanziali di impianti in esercizio condizionandole alla chiusura di un altro impianto marginale in esercizio; semplificando [lettera c)] i potenziamenti di impianti funzionanti, se finalizzati al miglioramento del servizio alla clientela.

Il comma 2 di questo articolo impone alle regioni di adeguare quelle norme che, nei loro piani di ristrutturazione della rete carburanti, siano in contrasto con la presente proposta di legge, lasciando comunque la validità ai piani regionali, ove esistenti, per tutto quanto riguarda l'assetto del territorio e i criteri di distribuzione degli impianti.

Il comma 3 svincola progressivamente, e comunque entro il 1992, i punti di vendita dall'obbligo delle chiusure per turni.

° Ferma restando la necessità dell'accordo tra il titolare dell'autorizzazione ed il gestore per aperture superiori a quelle che assicurano un servizio minimo all'utenza, si è voluto gradualmente consentire:

un miglior servizio al pubblico nei fine settimana e nelle ore che il gestore ed il titolare dell'autorizzazione riterranno di maggiore interesse per il mercato della località in cui opera il punto di vendita, nonché per rendere più agevole il rifornimento di gasolio per autotrazione e per benzina senza piombo, tenuto conto della minore diffusione di tali prodotti sulla rete nazionale;

la possibilità di maggiori introiti per i gestori che vorranno modificare i loro orari di apertura, per andare incontro alle esigenze della propria clientela;

un migliore utilizzo dei propri investimenti ed un incentivo a farne di ulteriori, da parte delle società titolari delle autorizzazioni.

L'articolo 3, comma 1, prevede l'istituzione di un fondo speciale a livello nazionale per indennizzare quei gestori che, in conseguenza della ristrutturazione della

rete, perdano la gestione del punto di vendita destinato alla chiusura.

Tale fondo, limitato nel tempo, che verrà alimentato e gestito secondo criteri di funzionamento che dovranno essere fissati dal CIP entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge (comma 2), rappresenterà un ammortizzatore economico-sociale per incentivare il processo di razionalizzazione della rete distributiva.

Quanto previsto nel comma 3 ha lo scopo di promuovere nelle regioni un rapido adeguamento alle norme contenute nella presente proposta di legge, al fine di assicurare sull'intero territorio nazionale un coerente ed armonico processo di ristrutturazione e razionalizzazione della rete distributiva, tutelando l'interesse dei gestori eventualmente coinvolti da tale processo.

All'articolo 4, in analogia all'autorizzazione per l'installazione dell'impianto, di cui all'articolo 1, è regolamentata l'autorizzazione amministrativa all'esercizio dell'impianto medesimo, nell'ambito della legge 11 giugno 1971, n. 426, da rilasciarsi a cura del comune nel quale l'impianto è ubicato, ed in favore di chi effettivamente esercisce il punto di vendita.

L'ampliamento dei generi di cui sarà resa possibile la vendita presso l'impianto, sarà riportato in una apposita tabella merceologica da emanare, a cura del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Tale tabella, oltre ai carburanti, i lubrificanti, gli accessori ed i ricambi auto, indicherà i generi vendibili tramite gli impianti stradali carburanti quali i prodotti di pronto utilizzo e di comodità per l'auto e l'automobilista, seguendo un criterio estensivo.

Tale norma, che rappresenta un ulteriore incentivo per la razionalizzazione, ha lo scopo di incrementare la produttività dei punti di vendita, diversificando nel contempo la fonte di introiti per i titolari dell'autorizzazione amministrativa.

Al comma 3 si è voluto fissare un termine ragionevole ai comuni nel rilascio dell'autorizzazione all'esercizio, in quanto tempi più lunghi comprometterebbero il corretto utilizzo dell'impianto.

L'articolo 5 stabilisce che la disponibilità a terzi della parte petrolifera dell'impianto, fino ad oggi consentita solo attraverso il comodato gratuito, potrà essere data, con la data di entrata in vigore della presente legge, anche tramite contratto di affitto.

Tale modifica renderà possibile una scelta oggi preclusa, reintroducendo un istituto (l'affitto) previsto dal nostro ordinamento ed ampiamente utilizzato negli altri paesi europei e consentendo l'instaurarsi di un rapporto, tra gestore e titolare dell'autorizzazione, i cui criteri guida sono indicati nell'articolo 6.

Nell'articolo 6 le norme indicate, che dovranno essere recepite nei contratti di affitto, sono finalizzate a dare al gestore ed ai suoi familiari una adeguata tutela nei confronti del titolare dell'autorizzazione, regolamentando anche i rapporti di esclusiva tra società petrolifera e titolare della gestione.

Si stabilisce così, tra l'altro:

i criteri per la determinazione del canone saranno indicati dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ad impedire eventuali sperequazioni;

viene sancito il diritto dei familiari a subentrare al gestore deceduto od impossibilitato a proseguire l'attività per gravi ragioni di salute;

la trasferibilità a terzi del contratto di affitto, con il consenso del locatore;

la continuità della gestione nel caso di vendita dell'impianto;

un impegno di esclusiva su tutti i carburanti venduti all'esercente, direttamente o indirettamente, dalla società proprietaria, ed un'esclusiva per i lubrificanti secondo la normativa CEE.

All'articolo 7, le norme transitorie e di attuazione sono volte a consentire il passaggio rapido, dal regime concessorio a quello autorizzativo, sia per gli impianti (comma 1) che per l'esercizio degli stessi (comma 2).

Il comma 3 demanda al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato il compito di emanare le norme di esecuzione.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

*(Autorizzazione all'impianto).*

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, per un periodo di quattro anni, l'installazione degli impianti di distribuzione automatica di carburanti per l'autotrazione, relativamente alla viabilità ordinaria, è soggetta ad autorizzazione della regione che la rilascia in conformità con quanto specificato nell'articolo 2 comma 1.

2. Trascorso tale termine le regioni possono assentire le autorizzazioni per l'installazione degli impianti di distribuzione automatica di carburanti per l'autotrazione, secondo i criteri che, in relazione allo stato di avanzamento del processo di ristrutturazione della rete distributiva, saranno stabiliti con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentito il parere di un'apposita commissione regionale costituita dal presidente della regione o dall'assessore all'uopo delegato, da tre rappresentanti delle associazioni di categoria dei gestori e da tre rappresentanti delle aziende petrolifere.

3. La installazione degli impianti autostradali di distribuzione automatica di carburanti per l'autotrazione rimane soggetta ad autorizzazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

### ART. 2.

*(Ristrutturazione della rete distributiva).*

1. Al fine del raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, le regioni provvedono all'autorizzazione di cui al-

l'articolo 1, comma 1, esclusivamente secondo i seguenti criteri:

a) è autorizzata la realizzazione di un nuovo impianto previa rinuncia, da parte del titolare della concessione o autorizzazione, di due concessioni o autorizzazioni di impianti attivi e funzionanti, o inattivi per cause di forza maggiore, o inattivi da non oltre un anno con l'assenso dell'autorità competente;

b) sono autorizzate, previa restituzione di una concessione o autorizzazione di impianto attivo e funzionante, o fermo per causa di forza maggiore, o inattivo da non oltre un anno con l'assenso della autorità competente, le seguenti modifiche di impianti già funzionanti:

1) installazione di sistemi pre-pagamento;

2) installazione di colonnine e serbatoi per prodotti non esistenti sull'impianto;

c) non sono soggette a specifica autorizzazione, salvo quanto prescritto in materia di sicurezza e regolamentazione edilizia, le seguenti modifiche di impianti già funzionanti:

1) installazione di sistemi di post-pagamento;

2) erogazione di benzina senza piombo attraverso strutture già installate per benzina normale, che sarà quindi eliminata;

3) aumento del numero o della capacità dei serbatoi o del numero di colonnine per carburanti già in erogazione, o dei serbatoi o stoccaggi di lubrificanti;

4) installazione di macchinari ed impianti accessori ed altre attrezzature complementari.

2. Vanno adeguati i piani e le norme regionali relative alla rete di distribuzione carburanti, eventualmente in contrasto con le norme della presente legge.

3. Ai fini del migliore servizio all'utenza, i comuni devono assicurare un orario minimo settimanale di 52 ore media-

mente nell'anno nonché un minimo di apertura del 50 per cento degli impianti nel pomeriggio del sabato e del 25 per cento nella domenica e giorni festivi.

4. Aperture per tempi superiori nella settimana e per percentuali di impianti superiori nelle giornate del sabato e della domenica, devono essere consentite, previa richiesta congiunta del titolare dell'autorizzazione e del gestore, con massimali gradualmente crescenti di anno in anno a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, fino a giungere alla completa liberalizzazione di orari e turnazioni nel 1992, in coincidenza con il Mercato unico europeo.

5. Le regioni, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono a stabilire tale gradualità.

### ART. 3.

*(Fondo indennizzo).*

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, allo scopo di ovviare alle conseguenze della ristrutturazione per i gestori che, a causa della chiusura del loro punto di vendita derivante dalle misure previste dall'articolo 2, perdano la gestione dell'impianto, è istituito un fondo, gestito a livello nazionale.

2. I criteri per l'alimentazione del fondo, per la sua gestione, la determinazione degli indennizzi, le procedure per la loro erogazione nonché per la durata, saranno stabiliti dal Comitato interministeriale prezzi (CIP), entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. L'accesso al fondo è consentito ad avvenuto adeguamento, da parte di ogni singola regione, delle norme eventualmente in contrasto con la presente legge, secondo quanto indicato al comma 2 dell'articolo 2.

## ART. 4.

*(Autorizzazione all'esercizio).*

1. L'esercizio del commercio al dettaglio di carburanti per autotrazione è soggetto all'autorizzazione amministrativa di cui all'articolo 24 della legge 11 giugno 1971, n. 426, secondo una apposita tabella speciale, che verrà emanata dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Detta tabella merceologica dovrà comprendere, oltre ai carburanti ed ai lubrificanti, anche accessori e ricambi auto, prodotti di pronto utilizzo e di comodità per l'auto e l'automobilista, allo scopo di incrementare la produttività dei punti di vendita, migliorando il servizio all'utenza.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1 è rilasciata dal comune su domanda del richiedente che deve allegare copia dell'autorizzazione di cui all'articolo 1.

3. I comuni, entro novanta giorni dalla data della richiesta dei singoli esercenti, rilasciano l'autorizzazione all'esercizio, secondo la tabella speciale di cui al comma 1.

## ART. 5.

*(Gestione dell'impianto).*

1. La gestione degli impianti può essere affidata a terzi. Per la parte petrolifera, oggetto dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, la gestione può essere affidata a terzi mediante un contratto di affitto o di comodato gratuito.

## ART. 6.

*(Contratto di affitto).*

1. Il contratto di affitto relativo agli impianti autorizzati, secondo quanto previsto all'articolo 1, deve prevedere:

a) una durata non inferiore a nove anni automaticamente rinnovabile per ul-



teriori nove anni, salvo disdetta da inviarsi, da una delle due parti, dodici mesi prima della scadenza, o salvo rinuncia all'autorizzazione all'impianto di cui all'articolo 1;

b) la determinazione del canone sulla base di criteri e parametri definiti con decreti del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

c) l'obbligo dell'esercente di vendere esclusivamente carburanti fornitigli direttamente o indirettamente dal locatore e lubrificanti in conformità alla normativa CEE;

d) la trasferibilità a terzi del contratto da parte dell'esercente, previo consenso del locatore;

e) il diritto dei familiari a subentrare nell'esecuzione dei contratti in caso di decesso o impossibilità giustificata dell'esercente a proseguire la gestione, a condizione che venga garantita la funzionalità dell'impianto;

f) la continuità della gestione, alle stesse condizioni, nel caso di trasferimento della proprietà dell'impianto;

g) la facoltà per il locatore di effettuare sull'impianto qualunque intervento di manutenzione, modifica, miglioria, ampliamento.

#### ART. 7.

*(Norme transitorie e di attuazione).*

1. Coloro che sono titolari di concessione concernente un impianto di distribuzione di carburanti per autotrazione ai sensi della precedente legislazione hanno diritto ad ottenere dalla regione in cui è ubicato l'impianto l'autorizzazione prevista dall'articolo 1, previa istanza di conversione da presentare alla regione entro centottanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge.

2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge coloro che gestiscono, sotto qualsiasi titolo, un impianto di distribuzione carburanti per autotrazione, hanno

diritto ad ottenere l'iscrizione nel registro degli esercenti il commercio di cui all'articolo 4 della legge 11 giugno 1971, n. 426, e l'autorizzazione prevista dall'articolo 24 della medesima legge, come richiesto dall'articolo 4 della presente legge.

3. Le norme di esecuzione della presente legge, ivi inclusa l'apposita tabella speciale prevista all'articolo 4, comma 1, sono emanate, sentite le organizzazioni di categoria più rappresentative a livello nazionale, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

4. L'articolo 16 del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 1970, n. 1034, è abrogato.