

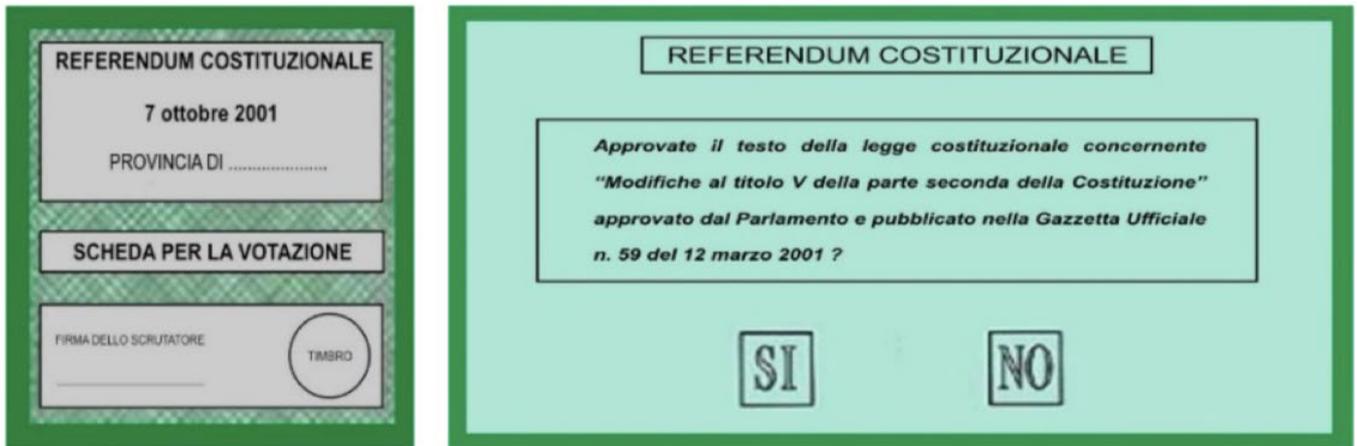
IL “BIG BANG” DEL TITOLO V

di Francesco Clementi

In attuazione della riforma del titolo V della Costituzione, e dunque all'interno del nuovo assetto dei poteri e delle competenze regionali che ne sono derivate, l'attività di distribuzione carburanti sul territorio, come è noto, si è modificata, tenuto conto che sia la produzione, il trasporto e, appunto, la distribuzione nazionale dell'energia, sia la materia governo del territorio, sono state attribuite alla competenza concorrente tra Stato e Regioni.

La conseguenza di questo “big bang”, unito anche ai provvedimenti più o meno coevi relativi alla liberalizzazione del sistema distributivo dei carburanti, ha fatto sì che l'erogazione di carburanti per autotrazione, nonché i servizi e le attività ad esso accessori, divenisse quindi sempre più un elemento dinamico nel nuovo assetto di poteri e competenze regionali. E che quel dinamismo venisse a misurarsi nelle scelte che il potere locale distribuito sul territorio prendeva per via amministrativa. Pregi e difetti – inutile dirsi – del caso.

In questo senso, oggi, a vent'anni di distanza da quella riforma, complice pure la pandemia Covid che ha fatto emergere palesemente la multidimensionalità decisionale del governare il nostro Paese, e dunque la sua frammentazione, non è un caso che, anche sul tema della rete di distribuzione carburanti sul territorio nazionale, molti sono tornati a chiedere, con più consapevolezza di prima, una necessaria riforma della riforma del titolo V della Costituzione.



Infatti, la distribuzione nazionale dell'energia, pur nel doveroso coinvolgimento delle Regioni e degli Enti locali nei processi decisionali di elaborazione e realizzazione delle politiche energetiche (tra le pronunce più salienti della Corte Costituzionale, basti considerare, sui vari aspetti, ad esempio le sentenze n. 39 o n. 170 del 2017 o, se si vuole, per altro verso, la n. 42 del 2019), ha fatto emergere non poche aporie proprio riguardo alla rete distributiva dei carburanti; e agli effetti che quel sistema ha avuto nell'articolazione, ristrutturazione e adeguamento di quel tipo di infrastrutture, tanto riguardo al piano sociale di organizzazione territoriale delle disponibilità energetiche per i cittadini su tutto il territorio nazionale, quanto – dal lato degli operatori di settore riguardo alla migliore allocazione della rete di distribuzione, al fine anche di migliorare la competitività economica.

Ne emerge, quindi, a vent'anni di distanza, un panorama fatto di luci ed ombre, con chiaroscuri definiti da molti elementi, i quali, nella loro diversità e dinamicità intrinseca, rendono assai difficile trovare un punto di equilibrio, tale da bilanciare una decisione condivisa. Infatti, se da un lato il settore della rete di distribuzione dei carburanti, anche in coordinamento con i piani di sviluppo delle coerenti infrastrutture e delle relative attività gestionali sul territorio ha fatto emergere

nuove opportunità di impresa, anche di tipo più molecolare, dall'altro, inevitabilmente, si può facilmente misurare una dispersione delle stesse; fatto che ha reso la rete di distribuzione troppo frammentata e, non di rado, mal dislocata sul territorio, al punto tale che in molte realtà ciò rende difficile per molti esercizi un guadagno sufficiente a sostenere l'attività di impresa, vieppiù di fronte al progressivo implementamento delle colonnine per la ricarica elettrica rispetto alle pompe del carburante.



Fatto è che, anche elementi chiave per l'applicazione in concreto delle scelte costituzionali in tema – come appunto la rete di distribuzione dei carburanti sul territorio – siano finiti ad essere preda di un insieme di attori decisionali che, dentro la competenza concorrente dello Stato e delle Regioni in tema, hanno invariabilmente inciso sulla conformazione dell'assetto della rete italiana. Così, nonostante le successive modificazioni e integrazioni, dettate in parte dalle

innovazioni tecnologiche e in parte dal nuovo modello amministrativo conseguente alla riforma del titolo V della Costituzione, proprio l'intreccio della competenza "produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia" con quella della "governo del territorio" ha determinato quel condizionamento che, in ragione della potestà legislativa concorrente tra Stato e Regioni, ha poi via via portato ad un'eccessiva frammentazione nella programmazione e la realizzazione di una rete nazionale: idropisiaca in alcune realtà del nostro Paese, decisamente carente, invece, in altre.

Questa asimmetria, dentro una progressiva esplosione dell'imprenditorialità privata dei distributori, ha dunque posto in evidenza sempre più la realtà: in alcuni casi, l'abbandono da parte di compagnie e di gestori di impianti e pompe già realizzati, in ragione di costi non ammortizzabili per eccesso o carenza di domanda; in altri casi, una richiesta pressante alla capillarizzazione di impianti da parte degli enti territoriali, prima che di aspiranti gestori, per cogliere invece opportunità di sviluppo economico.

In questo doppio eccesso, figlio di una programmazione territoriale non governata, si possono trovare, allora, tutte le difficoltà di una legislazione incapace sia di giustificare le necessarie istanze unitarie che una adeguata rete di distribuzione sul territorio deve garantire nella sua funzione di servizio al pubblico, sia quelle di un sistema pluralistico di attori, meno protagonisti di quanto avrebbero potuto essere per una pianificazione coerente ed omogenea dell'offerta al cittadino. Sempre più, dunque, appare evidente come la sfida di una rete distributiva – che sia razionale e moderna nonché, in modo omogeneo, adeguatamente capillare su tutto il territorio nazionale è ancora aperta; non da ultimo di fronte alla progressiva riduzione dei consumi carburanti per autotrazione, in parte figlia della crisi economica, in parte – se non soprattutto – dell'evoluzione tecnica e tecnologica del settore.

