

LA RETE CARBURANTI PRESENTE E FUTURA

resoconto della seconda tavola rotonda dell'assemblea unem

La seconda tavola rotonda “La rete carburanti tra presente e futuro” ha visto la partecipazione di Massimiliano De Toma (Consulente Energia Gruppo Fratelli d'Italia Camera), Vinicio Peluffo (Componente X Commissione Camera, PD) e Luca Squeri (Capogruppo X Commissione Camera, Responsabile Energia Forza Italia), dei cui interventi proponiamo una sintesi, ed è stata chiusa dal sottosegretario al Ministero delle Imprese e del Made in Italy Massimo Bitonci, di cui pubblichiamo l'intervento nella pagina successiva.

Già nel 1994 l'obiettivo era quello di ristrutturare la rete. Diciamo che non ci siamo riusciti o, se vogliamo essere buoni, ci siamo riusciti in parte. A fine anni '60 inizio '70 avevamo 40.000 impianti e per questo si è deciso di intervenire passando dal sistema autorizzativo a quello concessorio, cioè dare la possibilità al governo centrale e poi alle Amministrazioni locali di avere strumenti di governo della rete, tra l'altro con una norma che vietava l'apertura di impianti e in tal modo siamo scesi a 24.000. Arriviamo poi nella seconda fase, fine anni '90, dove si è ripassati dal sistema concessorio a quello autorizzativo.

In questi anni c'è stata una grande diminuzione, un grande efficientamento della rete, ma non quanto gli altri Paesi europei. Di chi è stata la colpa?

Credo un po' di tutti. Della politica sicuramente, perché poi non è stata capace, una volta liberalizzato il mercato, di governare un percorso di ristrutturazione: mi riferisco a quelle norme che tuttora ci sono ma che sono inapplicate rispetto agli impianti incompatibili che dovrebbero essere chiusi ma in realtà non lo sono. Poi

però ci sono altri elementi ancora più strutturali, come quello delle bonifiche per facilitare le chiusure.

A mio avviso in questo momento quello che impedisce e rende veramente difficile un discorso di efficientamento della rete è quello dell'illegalità. Accanto a tanti operatori assolutamente seri, di spessore, con comportamenti commerciali e industriali assolutamente corretti, ce ne sono altri che hanno inserito nel sistema distributivo l'illegalità, che stanno portando la rete ad avere una competizione non più possibile.

Perché la competizione in un sistema libero è efficace se i comportamenti sono corretti.



Vinicio Peluffo
Componente X
Commissione
Camera, PD

Il Parlamento si sta occupando del vostro settore con una ricognizione molto approfondita, una gamma di proposte. Tutto è partito nel gennaio di quest'anno, quando tanti italiani sono andati alla pompa di benzina, hanno visto l'aumento dei costi dei carburanti e a fronte di questo c'è stato il racconto a cui abbiamo assistito, di esponenti in maggioranza che hanno detto che era tutta colpa della speculazione all'interno della filiera, dei gestori, dei distributori, non rendendosi conto che era dello stesso Governo. Resta comunque una scelta assolutamente legittima.

Ora, rispetto alla necessità della razionalizzazione, è evidente che il numero di impianti in Italia deve essere necessariamente un po' più ampio rispetto al benchmark europeo. Quindi il primo aspetto è quello di accompagnare la razionalizzazione con un sistema di sostegno e incentivi alla necessaria bonifica di tanti di questi impianti. Su questo ci sono fondi a disposizione – sono quelli all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza – sapendo che il tempo non è soltanto da oggi alla scadenza del 2026, ma abbraccia un tempo molto più lungo e questo deve essere uno di quei versanti su cui gli investimenti vengono fatti in maniera continuativa.

Poi è anche necessario ragionare sugli strumenti contrattuali perché la transizione energetica ed ecologica richiede competenze completamente diverse. Da questo punto di vista credo che si possano immaginare nuovi strumenti contrattuali o una tipizzazione del contratto di comodato con esclusiva di fornitura. Infine, c'è un aspetto che è stato già richiamato ed è quello dell'illegalità che passa per l'interoperabilità delle banche dati che è necessaria per arrivare alla fase successiva delle sanzioni.



Massimiliano De
Toma
Consulente Energia
Gruppo Fratelli
d'Italia Camera

Quanti possono essere gli impianti? Penso che non si possa dare un numero con certezza. Non so se gli incentivi alle chiusure o altre strategie possono decidere chi deve chiudere e chi no. Sicuramente c'è una trasformazione in atto. Il mondo sta andando in una certa direzione, vorrebbe capire esattamente dove deve arrivare, come arrivarci, come trasformarsi.

Ecco, la politica deve dare le risposte necessarie proprio per consentire questa transizione e poi la conversione. Bisogna capire e valutare gli effetti di come si potrebbero utilizzare determinati vettori, perché magari non sono utili dappertutto, ma possono dare una mano al sistema energetico nella sua complessità. In questo momento ci sono delle risoluzioni all'esame della Commissione Attività Produttive della Camera che dovranno necessariamente dare delle indicazioni al Governo, al Ministro e al sottosegretario Bitonci per poter poi prendere delle decisioni. Dobbiamo fare in modo tale che l'Italia rimanga attrattiva, che sia in condizione ovviamente di poter dare delle risposte a coloro che verranno a trovarci. Tra gli altri aspetti di cui dovrà tener conto anche il Ministero, c'è quello della contrattualistica di cui già si parlava nel 2019 e dovrebbe esserlo ancora di più oggi. È una valutazione complessiva della problematica che stiamo affrontando.



LA RETE CARBURANTI IN ITALIA OGGI 21.700 PUNTI VENDITA

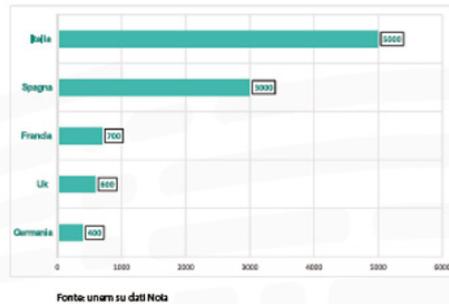
È L'INFRASTRUTTURA CHE ASSICURA QUOTIDIANAMENTE A TUTTI I CITTADINI
 UNA DISTRIBUZIONE CAPILLARE DEI CARBURANTI AUTOTRAZIONE

LA RETE PIÙ NUMEROSA E POLVERIZZATA D'EUROPA

Numero punti vendita e litri distribuiti (m.di/litri)



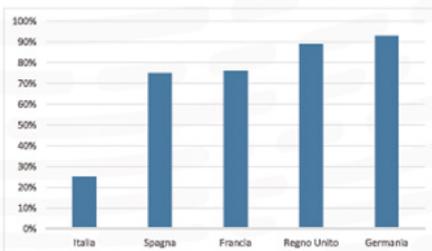
Numero punti vendita riconducibili ad operatori con meno di 30 impianti (2022)



Fonte: unam su dati Nota

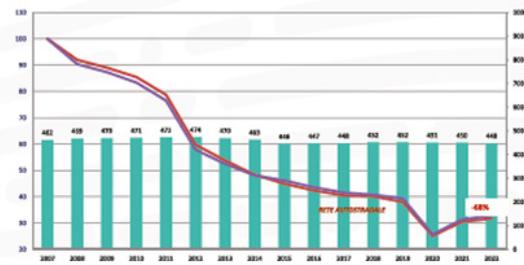
POCO «NON OIL»

% p.v. con attività non-oil nei principali paesi europei (2022)



UNA RETE AUTOSTRADALE IN CRISI

numero p.v. autostradali e vendite (Indice 2007=100)



QUALE RETE OTTIMALE PER L'ITALIA?



