

Prot. n. 157/2020

Audizione nell'ambito dell'esame del Disegno di legge "Conversione in legge del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale (A.S. 1883)"

Commissioni riunite 1^a Affari Costituzionali e 8^a Lavori Pubblici, Comunicazione
Senato della Repubblica

29 luglio 2020

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le nostre aziende sono presenti sia sul canale "rete", sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Siamo oggi chiamati a fornire il nostro contributo sul DL Semplificazioni, definito dallo stesso Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, "la madre di tutte le riforme".

Il provvedimento è ambizioso e mira ad introdurre semplificazioni ad ampio spettro; contratti pubblici, edilizia, PA e digitalizzazione sono solo alcuni degli ambiti coperti dal progetto di riforma. Un'intera sezione del decreto, il Titolo IV, è specificamente dedicata alle misure di semplificazione in materia di impresa, ambiente e *green economy* ma, **sorprendentemente, non si rintraccia alcun riferimento al settore della distribuzione dei carburanti.**

Eppure tale comparto e, in particolare, la rete dei punti vendita stradali, rappresenta un *asset* strategico che più di altri necessita di urgenti misure di semplificazione.

Le misure, che andrebbero integrate nel suddetto Titolo IV del DL Semplificazioni, dovrebbero mirare a **due macro-obiettivi**:

- **Ridurre** il numero di punti vendita inefficienti, addivenendo ad una effettiva razionalizzazione della rete carburanti;
- **Ammodernare** la rete di distribuzione dei carburanti, mediante semplificazioni per l'ampliamento dell'offerta di prodotti e servizi alternativi, pensati per la mobilità *low carbon*.

Con particolare riferimento all'obiettivo della razionalizzazione della rete, interventi *ad hoc* per il nostro settore dovrebbero trovare spazio nell'articolo 52 del provvedimento, che reca misure di semplificazione delle procedure per interventi e opere nei siti oggetto di bonifica.

La rete carburanti conta ad oggi 22.460 punti vendita stradali in esercizio, circa 12.000 dei quali (attorno al 60%) di proprietà di PMI rappresentate dalla nostra Associazione. La capillarità di questa infrastruttura, che sta già ampliando la propria offerta con prodotti energetici alternativi e nuovi servizi per la mobilità, la rende un *asset* portante per il sistema Paese e un ponte verso la transizione energetica.

È tuttavia evidente che il calo della domanda di carburanti – un *trend* che si mantiene costante da diversi anni – renda necessario un ridimensionamento della rete distributiva, diventata in parte disfunzionale.

I programmi di razionalizzazione già tentati nel recente passato hanno ottenuto risultati modesti, in parte perché gli operatori hanno mantenuto in vita impianti improduttivi per differire i gravosi oneri di rimozione, ma in buona misura anche per la carenza di controlli e di chiusure d'autorità da parte delle amministrazioni coinvolte, *in primis* quelle locali.

Con la consapevolezza delle lacune e dei punti deboli dei precedenti interventi, con il DL Semplificazioni ora si deve cogliere l'occasione per imprimere un'accelerazione decisa al processo di razionalizzazione della rete carburanti.

Per ottenere questo risultato occorre **introdurre una moratoria temporanea che vincoli la realizzazione di nuovi punti vendita alla chiusura di 2 o 3 impianti inefficienti**, sfruttando i benefici derivanti dal DM n. 31 del 12/02/2015 e dalla Legge sulla Concorrenza (L.124/2017, art. 1 comma 115), **prorogando per almeno un ulteriore triennio (2021-2023) le procedure semplificate per la bonifica e la rimozione degli impianti**. Dovrebbe in ogni caso essere consentita la realizzazione di impianti lungo nuove viabilità e dovrebbero essere mantenuti gli impianti di pubblica utilità (es. unico impianto in un paese o area montana).

In sostanza, per ogni 2 o 3 punti vendita inefficienti chiusi e messi in sicurezza, l'operatore dovrebbe ricevere una sorta di "*ticket*" che gli consenta di aprire un nuovo punto vendita. Gli operatori non interessati alla realizzazione di un nuovo punto vendita potrebbero, in alternativa, cedere a titolo oneroso i propri *ticket* ad altri operatori intenzionati ad investire nel settore. La compravendita dei *ticket* dovrebbe essere regolamentata e gestita da un ente centrale, istituito *ad hoc* oppure individuato tra gli enti già in essere (si pensi ad esempio ad un nuovo ruolo per il Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, gestito dal MISE e dall'OCSIT).

Un ulteriore strumento di incentivazione potrebbe essere rappresentato dalla **chiusura volontaria, incentivata con contributo economico in regime di *de minimis***, a favore dei titolari di impianti di distribuzione carburanti che volontariamente provvedano alla loro riconversione in aree attrezzate per la ricarica dei veicoli elettrici e per tutti i servizi connessi alla *smart mobility*.

Il secondo macro-obiettivo da perseguire, strettamente legato al tema della razionalizzazione, è quello dell'**ammodernamento della rete**. **A tal proposito si fa riferimento all'articolo 57 del DL**

Semplificazioni, che disciplina la realizzazione di punti e stazioni di ricarica di veicoli elettrici, prevedendo alcune misure di semplificazione finalizzate a favorirne la diffusione sul territorio nazionale.

Nella formulazione attuale, l'articolo 57, comma 2, lettera d) del DL in commento prevede la possibilità di realizzare infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici "all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico".

In coerenza con la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (c.d. DAFI), che ha già tracciato una *roadmap* per l'ampliamento dell'offerta di prodotti energetici con minori emissioni di CO₂ presso i punti vendita di carburante (benché il recepimento a livello regionale sia spesso difforme e necessiti di maggior coordinamento), si ritiene che **all'articolo 57 debba essere inserito un richiamo più specifico e preciso alla rete dei punti vendita carburanti.**

Questa precisazione dovrebbe inoltre essere integrata dalla **espressa possibilità, per i titolari/gestori dei punti vendita, di acquistare e rivendere l'energia elettrica destinata ai veicoli** (alle tariffe individuate dall'ARERA). Tale possibilità ad oggi non è chiaramente prevista e, pertanto, i titolari degli impianti acquistano per uso proprio l'energia elettrica, fatturando al cliente il servizio di ricarica (ex art. 4, comma 9, del Dlgs.257/2016).

La liberalizzazione del commercio dell'energia elettrica destinata all'autotrazione, associata all'ammodernamento dell'infrastruttura distributiva già esistente, è una misura capace di fare concretamente la differenza per la diffusione dell'elettromobilità e, come tale, è opportuno che sia integrata nel testo del DL Semplificazioni.

Sempre con riferimento al tema delle semplificazioni da introdurre a sostegno della *green economy* (Titolo IV del DL Semplificazioni), desideriamo offrire in conclusione uno spunto di riflessione sulla distribuzione del GNL.

L'Italia presenta un vero e proprio paradosso: è prima in Europa per numero di punti vendita di GNL (erano ben 58 al 31 dicembre 2019, secondo i dati ufficiali di NGVA Europe, e sono già arrivati a 70 negli ultimi mesi) e per veicoli pesanti alimentati a GNL (dei 4.510 camion a GNL in Europa, 2500 sono in Italia), pur non avendo a disposizione una rete logistica di depositi di GNL.

Il prodotto viene fornito con autocisterne che arrivano da Marsiglia o Barcellona; gli investimenti nella logistica secondaria sono quindi circoscritti alle regioni del nord e del centro Italia, per ovvie ragioni di economicità.

Lo sviluppo della rete GNL sull'intero territorio nazionale deve necessariamente passare attraverso lo sblocco degli investimenti logistici, la realizzazione - con iter autorizzativi celeri - di depositi *small scale* (ovvero impianti di stoccaggio intermedio, attrezzati come punti di carico per autocisterne e

navi cisterne, per la distribuzione di GNL sia agli automezzi che alle imbarcazioni) e il potenziamento dei corridoi TEN-T.

In conclusione, riportiamo la sintesi delle nostre proposte:

RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE CARBURANTI – ampliamento dell’art. 52 del DL Semplificazioni

- prorogare per almeno un ulteriore triennio (2021-2023) le procedure semplificate per la bonifica e la rimozione degli impianti previste dalla Legge sulla Concorrenza (L.124/2017, art. 1 comma 115);
- introdurre una moratoria temporanea che vincoli la realizzazione di nuovi punti vendita alla chiusura di 2 o 3 impianti inefficienti;
- incentivare la chiusura volontaria degli impianti inefficienti, e loro contestuale riconversione, con contributo economico in regime di *de minimis*.

AMMODERNAMENTO DELLA RETE CARBURANTI – ampliamento dell’art. 57 del DL Semplificazioni

- inserire un richiamo più specifico e preciso alla rete dei punti vendita carburanti;
- prevedere espressamente, per i titolari/gestori dei punti vendita carburante, la possibilità di acquistare e rivendere l’energia elettrica destinata alla ricarica dei veicoli (revisione dell’art. 4 comma 9 del D.Lgs. 257/2016).

Grati di aver avuto l’opportunità di esporre le nostre considerazioni, restiamo a piena disposizione per fornire ulteriori elementi e porgiamo distinti saluti.

Il Segretario Generale
Sebastiano Gallitelli

