

Carburanti: la razionalizzazione a un punto morto, servono idee nuove e condivise

Le norme introdotte negli ultimi anni per la razionalizzazione della rete carburanti sono a un punto morto; servono nuove idee su cui trovare un denominatore comune tra le articolazioni della filiera; senza una vera ristrutturazione è impossibile ritrovare redditività, mentre gli operatori illegali occupano sempre più spazio sul mercato. È un quadro non proprio confortante quello emerso dal convegno online "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma" che ha aperto la manifestazione OilnonOil.

A partire dagli effetti delle norme sugli incompatibili, su **Guido di Napoli** del Mise ha fatto il punto. Per renderle efficaci, ha detto, bisognerebbe "rendere obbligatoria l'iscrizione o dare una tempistica certa per gli interventi sul portale". E mentre si è proceduto a rendere dinamiche le schede dei punti vendita, "un po' meno avanzato è l'allineamento con l'Osservaprezzi", anche per i cambiamenti che hanno riguardato la direzione generale incentivi del Mise, lasciata scoperta lo scorso 2 ottobre da Laura Aria (v. Staffetta 15/10). In ogni caso, "non si sono realizzati gli effetti sperati ma era abbastanza prevedibile", ha aggiunto Di Napoli. "La norma non mi convince anche perché si basa su una autovalutazione rispetto alla compatibilità". In conclusione "sono forse 200 in tutto i punti vendita che hanno

chiuso" sulla base della norma introdotta con la legge sulla concorrenza.

Secondo **Massimiliano Giannocco** di Unem "è importante capire le intenzioni del Governo" ma al contempo "riprendere le attività di controllo anche per i punti vendita pericolosi", mentre **Giovanni Turriziani** di Assopetroli ha sottolineato che "le leggi ci sono e vanno applicate: possibile che ci sia un metro variabile tra Regione e Regione, tra Comune e Comune?", si è chiesto. "Serve una stretta sull'applicazione di queste norme". Anche perché "sono sempre di più gli operatori e le organizzazioni che vivono nell'illegalità, sono tra noi, commerciano tra noi, sono sul mercato: questo è inaccettabile", ha aggiunto. "Ma anche su questo gli strumenti esisterebbero già, a partire dall'interdittiva antimafia". Per avere qualche speranza "serve un coordinamento tra gli organi dello Stato. Serve uno scatto in avanti".

Sul tema frodi **Claudio Laurora** di Assocostieri Servizi ha ricordato: "in 5 anni e mezzo abbiamo ricevuto come Ludoil un centinaio di richieste da società 'particolari' che volevano transitare da noi. Non è passato nessuno ma solo le società con le stimate giuste".

Bruno Bearzi di Figisc ha parlato di contratti, con la proposta che l'associazione sta facendo circolare da circa un anno che si basa su affitto e fornitura in esclusiva con garanzie sui

prezzi di cessione a condizioni eque su tutta la filiera, per permettere un salto in senso imprenditoriale ai gestori, senza tralasciare le altre forme come il comodato per chi non è adatto a tale passaggio.

Roberto Di Vincenzo ha illustrato la proposta unitaria per la chiusura obbligatoria dei punti vendita con moratoria sulle nuove aperture (v. Staffetta 21/10), mentre **Martino Landi**, ricordando un incontro la scorsa settimana con Assopetroli, ha sottolineato che la razionalizzazione è essenziale per "salvare i gestori e l'intera filiera", anche perché le frodi "sono ormai oltre il 30% dei volumi in questi ultimi tempi" e "senza un intervento nessuno si salva".

Roberto Lambicchi, dirigente della Regione Lombardia, ha parlato a nome delle Regioni, sottolineando che "l'anagrafe ha dato risultati importanti ma rischia di diventare obsoleta" per i limiti su interoperabilità e base volontaria. "I controlli - ha aggiunto - devono essere più efficaci, ai Comuni servono strumenti e risorse".

Passando ai gas, **Silvia Migliorini** di Assogasliquidi ha ricordato i numeri del Gpl: 4.300 punti vendita contro i 2.500 del 2008, quando fu istituito l'obbligo del terzo carburante. A dimostrazione che le norme e il governo della rete sono importanti, anche se, ha aggiunto, "la rete cresce al crescere della domanda", per



cui servono incentivi all'acquisto o alla conversione delle auto. Quanto al Gnl, "siamo arrivati a 80 punti vendita, e la crescita continuerà visto che sono stati confermati gli investimenti anche per il secondo semestre. Ci sono circa 3.000 mezzi a Gnl che circolano in Italia e la rete può crescere nel Centro Sud con depositi small scale e microliquefatori", ma "serve un quadro politico chiaro", anche per quanto riguarda i prodotti bio.

Licia Balboni di **Federmetano** ha sottolineato che "per il metano non serve una riduzione della rete ma una sua omogeneizzazione sul territorio, soprattutto al sud". I punti vendita di metano, dei quali ormai solo il 20% è monocarburante, "sono raddoppiati dal 2008 ma l'erogato medio è sceso da un milione di metri cubi a 700mila. Non basta il 2% del circolante, bisogna arrivare al 5%", ha aggiunto. In compenso, "gli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti a Gnl sono stati già bruciati al clic day del primo ottobre".

Interessante infine la notazione sulle frodi: "per il metano il problema illegalità non esiste perché il prodotto arriva dal tubo ma anche perché c'è il reverse charge. Perché non si può fare anche per gli altri carburanti?". Balboni ha infine sollecitato Di Napoli sulla proroga degli incentivi al biometano: sull'allungamento "ci sono prospettive", ha detto l'esponente di Mises, "la politica è favorevole e anche noi lo siamo".

Mariarosa Baroni di Ngv Italia ha centrato l'intervento sulla questione del self service (v. *Staffetta 21/10*) mentre **Flavio Merigo** di Assogasmetano ha stigmatizzato "l'assalto a utilizzare aree dove la domanda di metano auto c'è già per aprire selvaggiamente punti vendita in aree già ben servite. Questo - ha chiosato - è contro la Dafi".

Commentando la proposta illustrata da Di Vincenzo, Giannocco ha poi detto: "ben vengano proposte come quella dei gestori, con i qua-

li c'è peraltro un confronto aperto e costruttivo, ma il dialogo deve riguardare anche le istituzioni, lo Stato, le Regioni e i Comuni. Serve una **regia comune** perché è opportuno voltare pagina e trovare nuove idee".

Per Turriziani il problema è che "**procediamo in ordine sparso**". È necessario "fare proposte comuni, una sorta di razionalizzazione delle razionalizzazioni, ognuno rinunciando a qualcosa. La proposta dei gestori - ha concluso - va approfondita ma se non sbaglia dove è stata attuata in Olanda o Belgio ci fu un contributo di 3-4 millesimi al litro da parte del consumatore. Non so come verrebbe accolto ora qui da noi. Insomma, è opportuno confrontarsi e presentarsi al Mises unificati".

Lambicchi ha infine fatto riferimento alla necessità di una proroga dei termini della **Dafi** sugli obblighi di carburanti alternativi per i punti vendita con erogato oltre i 10 milioni di litri, visti i ritardi dovuti all'emergenza Covid.