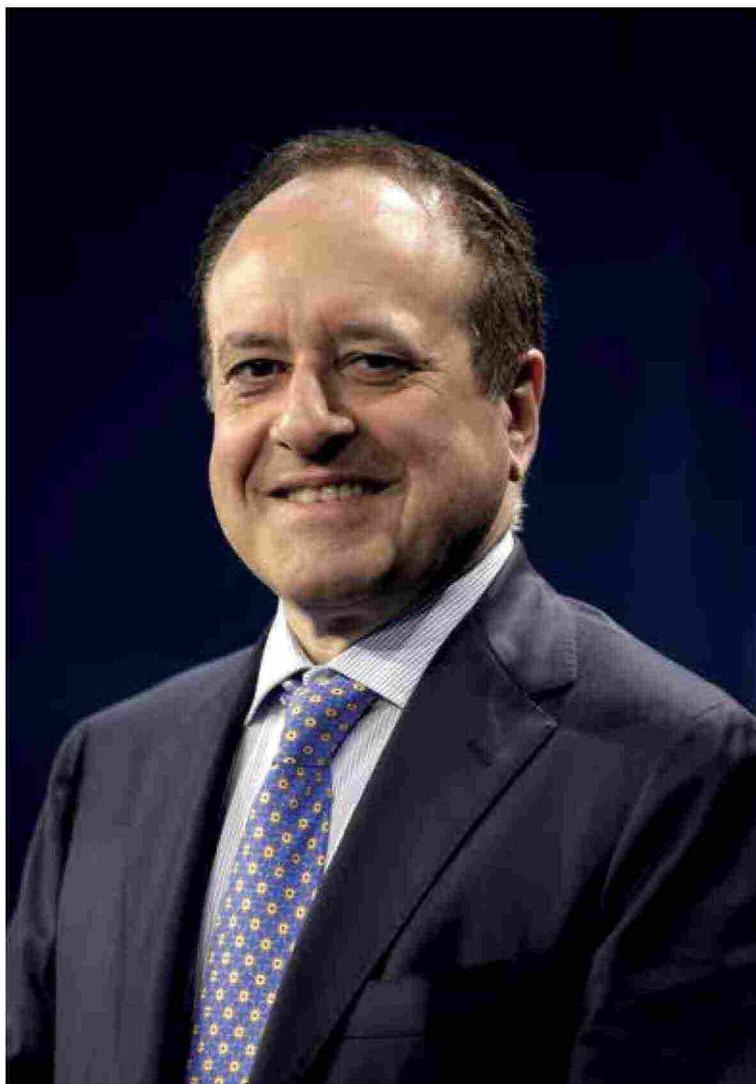


OIL&NONOIL, BILANCIO POSITIVO PER IL DEBUTTO DEL FORMAT IBRIDO

La 15sima edizione del Salone passerà alla storia per essere uno dei pochissimi eventi fieristici svoltisi in Italia nel 2020, ma soprattutto per essere la prima ad integrare fisico e digitale abbinando all'esposizione in presenza un fitto programma di convegni in streaming. E i riscontri non sono mancati



«Questa edizione di Oil&nonOil è la prima manifestazione fisica organizzata dopo il lockdown. Sono convinto che essere riusciti a far svolgere in presenza un evento b2b di rilevanza nazionale e in un momento di grande incertezza, costituisca un segnale importante, per il settore rappresentato e per il sistema fieristico. La rassegna ha dimostrato che, grazie al protocollo di prevenzione anti-Covid, è possibile fare fiere business in presenza e in sicurezza. E che il comparto aspettava come noi questo momento di incontro e ripartenza, come ha attestato il pubblico di buyer ancora più motivato e di qualità». A stilare questo bilancio positivo della 15sima edizione di Oil&nonOil è Giovanni Mantovani, Direttore Generale di Veronafiore. Il coraggio dimostrato dagli organizzatori è stato infatti premiato dai riscontri ottenuti dalla manifestazione che si è svolta come di consueto a Verona dal 21 al 23 ottobre scorso. Alla conclusione delle tre giornate di incontri b2b in presenza e convegni in streaming il bilancio delle presenze, tra presenze fisiche agli stand e collegamenti online ai webinar, è di 1.800 operatori che non hanno voluto perdere l'opportunità di aggiornarsi e confrontarsi sulle tendenze e sull'evoluzione dei mercati dell'energia, partecipando al salone dedicato a energie, carburanti e servizi alla mobilità, organizzato a Veronafiore in collaborazione con Mirumir. 60 le aziende espositrici presenti nel padiglione 4 di Veronafiore che sono state rappresentative dei vari settori legati al mondo delle oltre 22.600 stazioni di servizio e dei 25mila autolavaggi presenti in Italia: car-

buranti convenzionali e alternativi, impianti di rifornimento, stoccaggio e trasporto, sistemi di gestione e tutti i servizi collegati Come di consueto, l'esposizione era affiancata da un fitto programma – ben 11 gli appuntamenti proposti – di conferenze e workshop, che per la prima volta si sono svolte in diretta streaming.

L'offerta espositiva per l'edizione 2020 ha previsto la presenza nel padiglione 4 di oltre 60 aziende, rappresentative dei vari settori merceologici legati al mondo delle stazioni di servizio. Come già accaduto nelle precedenti edizioni la fiera, principale appuntamento annuale per l'intero settore, ha inserito il tema dei carburanti all'interno della mobilità in generale e anche della questione della transizione energetica. La parte convegnistica di aggiornamento professionale che nella tradizione di Oil&nonOil riveste da sempre un ruolo fondamentale è stata strutturata come sempre in modo da offrire agli operatori l'opportunità di fare il punto sui temi e le sfide più importanti come transizione energetica, ammodernamen-

to della rete, riduzione delle emissioni inquinanti, effetti del Green New Deal europeo su logistica e distribuzione, senza dimenticare le questioni normative.

La razionalizzazione e la modernizzazione della rete di distribuzione

Sono stati diversi gli appuntamenti dedicati alla razionalizzazione e all'ammodernamento della rete che sono state le questioni al centro di questa edizione di Oil&nonOil. Nella prima giornata del Salone o temi affrontati sono stati la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, la sostenibilità ambientale e l'impiego delle nuove tecnologie per mantenere legalità e qualità dei prodotti. La mattinata si è aperta con il convegno organizzato online dal titolo "Le nuove prospettive di razionalizzazione e ammodernamento della rete: la risoluzione de Toma".

Il webinar ha messo a confronto rappresentanti di diverse associazioni di settore e delle istituzioni, partendo dalla Risoluzione de Toma,

RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE, LA PROPOSTA DI FAIB, FEGICA E FIGISC

Lo scorso 22 ottobre Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio hanno presentato "il modello per una rete razionale per abbattere i fuorilegge e dare un futuro" al settore della rete distributiva dei carburanti. In una nota congiunta le tre federazioni osservano come siano in corso da 40 anni interventi legislativi



per tentare di razionalizzare la rete distributiva dei carburanti: il primo con il Dpcm 8/7/1978, l'ultimo con la legge 124/2017. In questo contesto, l'unico tentativo riuscito è avvenuto in epoca di concessione pubblica: da più di 38 mila impianti nel 1978, a meno di 25 mila nel 1998. Per Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio liberalizzazioni e "aperture" del mercato "hanno fallito miseramente". Secondo i dati del ministero dello Sviluppo economico (Mise) al primo ottobre 2020 sono 23.805, contro i 22.460 del 21 ottobre 2021 pari a 1.345 i punti vendita in più, solo negli ultimi 12 mesi, nonostante la pandemia di

Covid-19. In questo contesto l'erogato medio annuo per impianto in Italia è di 1.367 litri, contro i 3.460 in Germania, i 3.912 in Francia e i 4.155 mila in Regno Unito. Secondo il ministero delle Finanze, già nel 2016, oltre 5.000 impianti dichiaravano di aver venduto meno di 300 mila litri.

Nella nota congiunta Faib Confesercenti, Fegica Cisl e Figisc/Anisa Confcommercio hanno annunciato di assumere l'iniziativa rendendo pubblico il loro modello di riforma per una rete più efficiente e razionale. Tra gli obiettivi dichiarati del modello quello di imporre a compagnie e retisti la chiusura di 10 mila impianti inefficienti (sotto i 600 mila

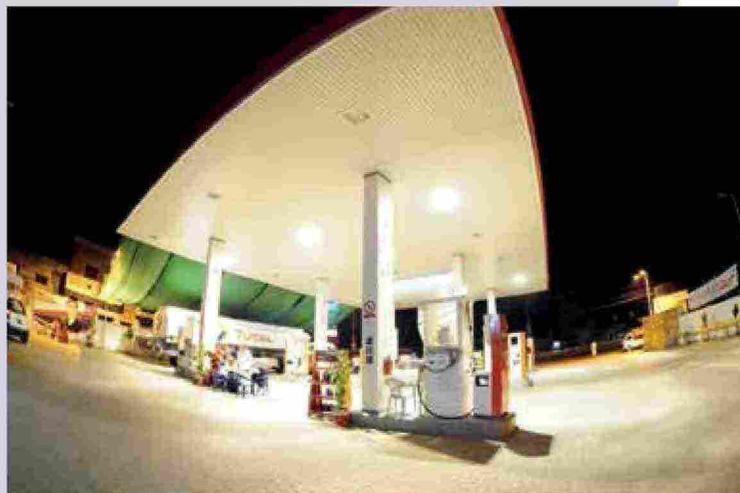
approvata l'anno scorso e la cui attuazione ha incontrato molti ostacoli, ai quali si è aggiunta l'emergenza coronavirus. L'evento ha visto gli interventi di Guido Di Napoli, dirigente della divisione Carburanti e mobilità sostenibile del ministero dello Sviluppo economico (Mise), Roberto Lambicchi, dirigente dell'unità organizzativa Commercio, servizi e fiere della Regione Lombardia; Massimiliano Giannocco, responsabile dei rapporti con le istituzioni e gli enti locali dell'Unione energie per la mobilità (Unem); Claudio Laurora, presidente di Assocostieri Servizi; Giovanni Turriziani, vicepresidente Rete di Assopetroli-Assoenergia; Bruno Bearzi, presidente della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti (Figisc); Roberto Di Vincenzo, segretario generale della Federazione italiana gestori carburanti e affini (Fegica Cisl); Martino Landi, presidente della Federazione autonoma italiana benzinai (Faib); Silvia Migliorini, direttrice di Assogasliquidi-Federchimica; **Licia Balboni**, presidente di **Federmetano**; Flavio Merigo,

presidente di Assogasmetano; Mariarosa Baroni, presidente di Ngv Italy.

Dal dibattito sono emerse le criticità della rete di distribuzione di carburanti italiana che vede alcuni dei numeri più alti in Europa per impianti, ben 22.655, per complessivi 22.260 punti vendita attivi e 395 in sospensiva, ma con un erogato medio di 1.320 metri cubi di benzina e gasolio, nettamente al di sotto di Paesi come la Germania che vanta un erogato medio di 3.486 metri cubi. A fronte di questa situazione, i partecipanti al convegno hanno osservato i deboli risultati dell'Anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti, lanciata nel 2017 dal ministero dello Sviluppo economico, e che ad oggi, pur offrendo la possibilità di una fotografia della situazione sul territorio, non sembra aver assolto alla sua funzione di consentire una razionalizzazione della rete.

In questo contesto, dal convegno è emersa la necessità di una maggiore collaborazione e uniformità sia dal punto di vista dell'applicazione delle leggi vigenti che di azioni da parte

litri dichiarati, senza attività integrative, abbandonati dal gestore) più 150 in autostrada, tra il 2021 e il 2023, per ottenere una rete più snella, favorire i controlli degli organi ispettivi e aumentare l'indice di produttività per impianto. Di conseguenza, restituire alla collettività almeno otto miliardi di euro di gettito erariale evaso e almeno 1,4 miliardi al mercato agli operatori onesti; ricostruire un sistema regolatorio certo, favorire il rientro delle multinazionali; attirare nuovi investimenti da dedicare alla modernizzazione della rete in coerenza con una mobilità sostenibile sul piano ambientale e con l'attuale fase di transizione energetica. Strumenti



essenziali del modello, sottolinea la nota sono: il Fondo pubblico a cui i proprietari debbono conferire gli impianti da portare in chiusura, per garantire trasparenza, effettivo smantellamento e il relativo rispetto dei tempi e degli

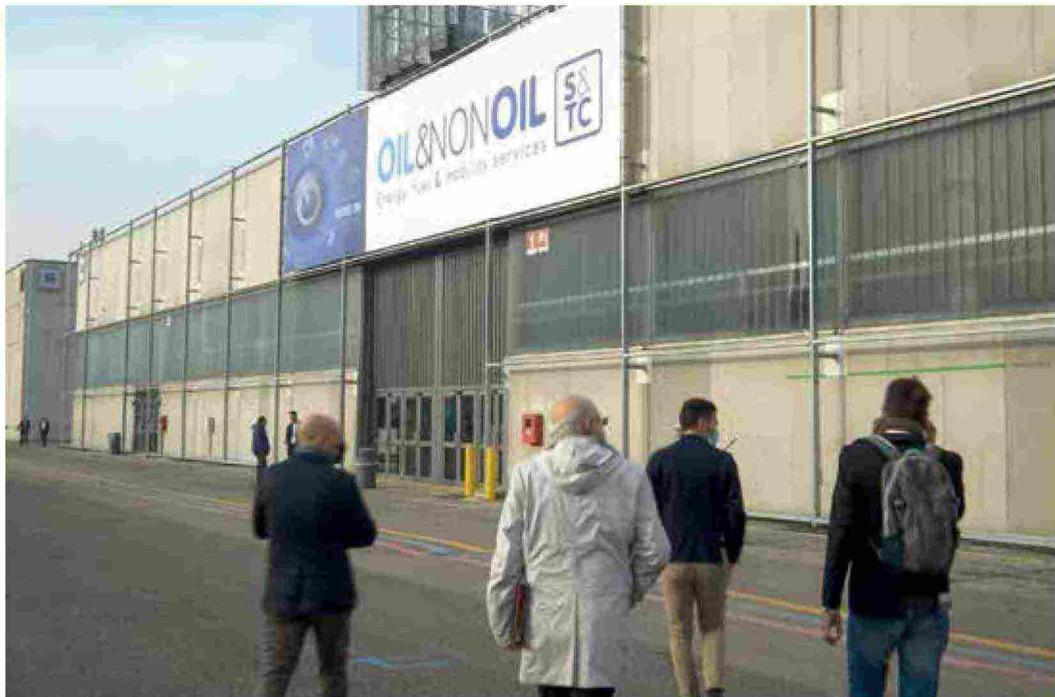
standard legislativi per la bonifica ambientale; il Durn carburanti con il quale i proprietari degli impianti debbono certificare di non aver pendenze con la giustizia e di aver pienamente rispettato le leggi speciali di settore.



delle istituzioni, con l'erogazione di fondi per la realizzazione delle bonifiche che consentano una ristrutturazione della rete efficace, concreta e a supporto delle aziende coinvolte. Altro tema affrontato è stato quello della concorrenza con una rete che presenta anomalie che spesso non consentono alle aziende eque condizioni per competere e raggiungere la sostenibilità economica, con conseguenze per gestori e lavoratori del settore. Per quanto riguarda i carburanti gassosi, dal convegno è emersa la

necessità di strutturare la rete, evitando aperture di impianti in aree già ben servite, avviando politiche non solo sul lato dell'offerta ma anche della domanda. Tra gli strumenti individuati un'Anagrafe più flessibile e in contatto con l'Osservaprezzi, l'estensione ai carburanti liquidi della metodologia sull'Iva applicata a quelli gassosi, l'erogazione di metano in modalità self-service non presidiata.

La giornata è proseguita con il convegno dal titolo "Le chiusure delle stazioni di servizio e il ripristino ambientale" organizzato da Unem, Unione Energie per la Mobilità. Nel suo intervento, il responsabile Unem dei rapporti con le istituzioni e gli enti locali, Massimiliano Giannocco, ha delineato un quadro dell'evoluzione della rete a partire dall'Anagrafe degli impianti e dalla Dafi, la Direttiva europea per le infrastrutture necessarie allo sviluppo dei combustibili alternativi. Giovanni Favale, Program Manager di Eni Rewind, la società del gruppo Eni che dal 2016 opera nel campo del risanamento ambientale di siti petrolchimici dismessi, ha descritto alcune delle nuove tecnologie attualmente impiegate, come la Surfactant Enhanced Remediation (Ser): su 45 interventi progettuali in corso, ha sottolineato, ben 29 si avvalgono di tecnologie innovative.





A fronte dell'innovazione tecnologia persistono, tuttavia, problemi radicati visto che, come ha affermato l'ad di Ecotherm Luca Caratto, vi sono interlocutori a livello di enti locali con approcci diversi, non solo tra regione e regione, ma anche tra un comune e l'altro. "Questo è un elemento che non si può trascurare e sul quale dobbiamo lavorare affinché l'approccio sia uniforme", ha sostenuto Caratto, la cui azienda ha maturato una notevole esperienza in 1.500 procedimenti ambientali, il 75% dei quali riguardanti i punti vendita di carburanti. Il dirigente ha invocato, invece, una maggiore sinergia tra tutti gli attori coinvolti.

Nel suo intervento Federico Galbusera, specialista salute, sicurezza e ambiente di Tamoil ha ribadito che servono strumenti come l'analisi del rischio per passare da una visione dell'economia lineare a una circolare che consenta di usare le risorse in maniera ottimale e di ridurre la produzione di rifiuti. In particolare,

una delle possibilità più importanti è quella del monitoraggio diretto del "soil gas". Nonostante le incertezze, Ciro Cervizzi, specialista salute, sicurezza e ambiente di Stantec, colosso internazionale della consulenza e progettazione ingegneristica, ritiene che sia comunque possibile avere un'idea dell'evoluzione della stazione di rifornimento, che andrà di pari passo con la tendenza alla diversificazione delle fonti energetiche e allo sviluppo dei carburanti alternativi. Per il manager di Stantec le stazioni del futuro dovranno soddisfare consumatori più esigenti e si passerà da un modello di business basato sul veicolo a uno basato sul cliente. Complessivamente dal confronto è emersa l'importanza di trovare soluzioni per azioni mirate rispettose della salute umana e dell'ambiente e improntate ai principi dell'economia circolare. Il ripristino ambientale degli impianti di carburante si è imposto anche come un aspetto essenziale ai fini della razionalizzazio-

ne della rete, insieme alla necessità di chiarimenti normativi, di un maggiore controllo delle situazioni di illegalità e di una ridefinizione dei rapporti contrattuali nella distribuzione. Solo con la realizzazione delle bonifiche, per le quali servono fondi, si potrà avere un vero ammodernamento della rete.

L'illegalità pone un'ipoteca sulle prospettive del settore

Nell'ambito di Oil&nonOil si è svolto anche un convegno su un tema destinato a condizionare in misura importante il futuro del settore: quello della legalità. Il numero rilevante delle inchieste in corso e delle azioni penali promosse denunciano infatti che si tratta di un fenomeno criminoso ancora ampiamente presente, consolidatosi negli anni e che coinvolge tutto

il territorio nazionale. Il danno a livello erariale è stimato in 6 miliardi di euro per quanto riguarda l'Iva e in quasi 1,5 miliardi di euro per le accise.

I partecipanti al convegno "Illegalità: il punto sulle frodi e i rischi per chi compra", si sono trovati concordi nel riscontrare la necessità di norme più chiare, elastiche ed esaustive, ma anche l'urgenza di una modernizzazione del settore tramite strumenti tecnologici e digitali che consentano anzitutto di prevenire le frodi. In questo contesto rappresenta un passo in avanti, il nuovo strumento del Das (Documento di accompagnamento semplificato) elettronico o e-Das per la circolazione di benzina e gasolio usati come carburante assoggettati ad accisa il cui utilizzo è divenuto obbligatorio per gli operatori interessati.

