

***E' possibile una rete in Italia che punti
su efficienza energetica e servizi
integrati?***

EnergyMed
Napoli, Mostra d'Oltremare
12 aprile 2013

Massimiliano Giannocco

COSA SI DICE DELLA RETE DEI CARBURANTI ITALIANA

La rete dei carburanti italiana viene generalmente considerata **POCO SVILUPPATA**, soprattutto se confrontata con il resto d'Europa.

In particolare, ancora oggi si riscontrano:

- un'elevata presenza di impianti di piccole dimensioni (oltre il 20% di chioschi sul totale della rete ordinaria)
- il più elevato numero di impianti in Europa
- l'erogato medio di vendita dei carburanti tra i più bassi in Europa
- attività integrative poco sviluppate
- scarsa diffusione di elementi di efficienza energetica

LA RETE DEI CARBURANTI IN ITALIA – CONFRONTO CON L'EUROPA

Paese	N° impianti	% Self-service	Erogato medio (000/mc)	% Non Oil
ITALIA	22.900	36%	1.486	15%
GERMANIA	14.744	99%	3.030	n.d.
UK	8.892	95%	4.045	88%
SPAGNA	10.238	39%	2.224	59%
OLANDA	3.750	97%	2.610	64%
SVEZIA	2.885	100%	2.652	36%
SVIZZERA	3.626	95%	1.431	36%

Dati al 31.12.2010 – Fonte Noia

SI RITIENE CHE GLI OPERATORI ITALIANI DEL SETTORE...

... di fronte a temi come la QUALIFICAZIONE e l'AMMODERNAMENTO della rete, in termini di:

- diffusione dei carburanti eco-compatibili
(*gpl, metano, idrogeno. NB: la colonnina elettrica non è un carburante alternativo*)
- miglioramento dell'efficienza energetica
- realizzazione di impianti con pluralità di attività e di servizi per l'utente-consumatore
- dotazione di sistemi di sicurezza
- innalzamento del livello di automazione

POSSANO FARE DI PIU'

IN REALTA' IN QUESTI ANNI ...

... il settore ha fatto grandi sforzi per ammodernare e qualificare la rete.

Per fare alcuni esempi, nel costante rapporto con l'Amministrazione Pubblica, sia nazionale che locale, Unione Petrolifera:

- ha sottoscritto 3 accordi per lo **sviluppo del metano sulla rete**, il primo nel 2001 e l'ultimo, relativo agli *impianti autostradali*, quest'anno
- ha fornito borse di studio a studenti universitari per la progettazione di **nuovi format** per gli impianti di carburanti, con particolare attenzione all'**autosufficienza energetica**
- sta lavorando con la *Provincia di Roma* al fine di diffondere il servizio wireless di **connessione internet gratuita** sugli impianti di carburanti
- sta lavorando con la *Regione Lombardia* per la diffusione di **sistemi di sorveglianza** per garantire maggiore sicurezza agli operatori e agli utenti durante la permanenza sugli impianti di carburanti
- partecipa al *Fondo per la ristrutturazione della rete* che, con il nuovo decreto ministeriale di prossima emanazione, prevederà **contributi**, a carico del settore, per chi smantella le attrezzature dell'impianto e/o bonifica il sito

EPPURE...

... nonostante gli sforzi fatti, benché non sia facile un confronto con la rete europea per capire a che punto l'Italia si trovi, considerate le sue specificità, sono stati riscontrati i seguenti principali ostacoli alla realizzazione di una rete moderna, efficiente dal punto di vista energetico, completa di servizi integrati:

- **presenza di norme ostative della libertà di stabilimento:** ad esempio, in tema di:

- impianti completamente automatizzati
- utilizzo delle attrezzature self-service
- rivendita dei tabacchi
- Orario flessibile
- selfizzazione piena anche per gpl e metano

- **eccessiva frammentazione nella normativa specifica di settore:** sarebbe opportuno un coordinamento maggiore tra lo Stato e le Regioni

- **eccessiva frequenza a emanare norme di riforma strutturale del settore:** disincentiva gli investimenti, per cui sarebbe preferibile “*poche norme ma buone*”

Per fare alcuni esempi:

NORME OSTATIVE DELLA LIBERTA' DI STABILIMENTO

IMPIANTI SENZA LA PRESENZA DEL GESTORE

Normativa nazionale: possibili solo fuori dai centri abitati

Alcune norme regionali: possibili solo nelle zone svantaggiate

UTILIZZO ATTREZZATURE SELF-SERVICE PRE-PAGAMENTO

Nonostante la norma nazionale le abbia liberalizzate, non su tutto il territorio trova applicazione

RIVENDITE DEI TABACCHI

Nonostante il “cappello” della liberalizzazione, solo su alcuni impianti è possibile puntare su questo tipo di attività

ORARI ATTIVITA' DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI

Questo settore è l'unico, nell'ambito del commercio, che ancora non usufruisce della liberalizzazione introdotta a livello nazionale

NO SELF-SERVICE PURO PER GPL E METANO E LIBERA EROGAZIONE MULTIPRODOTTO

ECCESSIVA FRAMMENTAZIONE NORME DI SETTORE

Si pensi al **fotovoltaico** sugli impianti di carburanti:

oggi solo in alcune Regioni è previsto l'obbligo di installazione di pannelli fotovoltaici sulle pensiline degli impianti di carburanti e con livelli di potenza diversi

<i>Regione</i>	<i>Fotovoltaico</i>
PIEMONTE	Potenza installata di almeno kw 8
LIGURIA	Potenza installata di almeno kw 12
LOMBARDIA	Potenza installata di almeno kw 8
PROVINCIA DI BOLZANO	Potenza installata di almeno kw 8
FRIULI-VENEZIA GIULIA	Potenza installata di almeno kw 8 per i nuovi impianti classificati come "stazioni di servizio"
EMILIA ROMAGNA	Potenza installata di almeno kw 8
TOSCANA	Potenza installata di almeno kw 12
MARCHE	Previsto, ma senza indicazione di potenza minima
ABRUZZO	Potenza installata di almeno kw 8
BASILICATA	Potenza installata di almeno kw 12
SICILIA	Potenza installata di almeno kw 10

APPREZZABILE INIZIATIVA SUL METANO IN AUTOSTRADA

Perché:

Le Regioni, anche se con tempi diversi, si stanno coordinando per un lavoro che interessa tutto il territorio nazionale (dapprima, Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Liguria; ora, la Regione Campania e la Regione Puglia)

Analisi del problema: le Regioni interessate, anche grazie a uno studio di Legambiente, hanno compreso i motivi della difficoltà nella diffusione del metano sugli impianti autostradali.

In particolare:

- la rete di distribuzione dei carburanti sulla viabilità autostradale è interessata, da alcuni anni, da una significativa contrazione dei consumi (dal 2008 ad oggi -23% per la benzina e -12% per il gasolio)
- gravosi impegni assunti nelle ultime procedure per l'affidamento del servizio di distribuzione carbolubrificanti con conseguente insostenibilità della gestione delle aree di servizio autostradali
- l'aumento sensibile del numero degli impianti eroganti metano in Italia (+140% in 10 anni) non sta portando all'auspicato aumento dei consumi di tale carburante per autotrazione, visto che l'erogato medio unitario (per impianto) risulta essersi sensibilmente ridotto nell'arco dello stesso periodo di riferimento;
- l'installazione delle attrezzature di metano su un impianto di carburanti, anche autostradale, si rivela ancora particolarmente onerosa

IN CONCLUSIONE

Confidando nella massima di *John Stuart Mill*:

“Il genio può respirare liberamente soltanto in un'atmosfera di libertà”

la domanda “*E’ possibile una rete in Italia che punti su efficienza energetica e servizi integrati?*” può trovare risposta solo se è possibile operare alle seguenti condizioni:

ABROGAZIONE DI TUTTE LE NORME CONTRO L’AMMODERNAMENTO E LA QUALIFICAZIONE DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI

QUADRO CERTO DI NORME CON UNA RIDUZIONE DELLA FRAMMENTAZIONE LEGISLATIVA, NEL RISPETTO DELLA SUDDIVISIONE DELLA POTESTA’ NORMATIVA E REGOLAMENTARE TRA STATO ED ENTI LOCALI

MAGGIOR COORDINAMENTO TRA LE REGIONI

Grazie per la cortese attenzione

Massimiliano Giannocco