

DDL - Legge annuale per il mercato e la concorrenza (AC3012)

Audizione del presidente di ASSOPETROLI-ASSOENERGIA
Andrea Rossetti

Commissioni riunite VI e X Camera
Roma, 15 giugno 2015

DDL CONCORRENZA (AC3012)

Nel DdL in tema di concorrenza è stato inserito il seguente articolo rubricato “Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione”

Art. 22

(Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione)

Al comma 17 dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, le parole: «, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo» sono soppresse.

Premesse

La Rete distributiva dei carburanti italiana non soffre di restrizioni concorrenziali che penalizzano i consumatori e che impongano la necessità di ulteriori liberalizzazioni. Al contrario, è caratterizzata da un'offerta eccedentaria rispetto alla domanda che ha portato questi esercizi commerciali a condizioni di redditività addirittura insufficienti a garantire sostenibilità al sistema.

Tale squilibrio emerge chiaramente nel confronto con altri Stati UE.

- Italia: **23.000** impianti stradali circa, **erogato medio 1.300 mc**
- Germania: 14.678, erogato medio 3.200 mc
- Francia: 11.662, erogato medio di 3.370 mc,
- Spagna: 10.424, erogato medio di 2.397 mc
- Inghilterra: 8.714, erogato medio di 3.906 mc.

Questo sbilanciamento si è notevolmente acuito negli ultimi anni per effetto della crisi e del fortissimo calo dei consumi. L'erogato medio dei punti vendita ha raggiunto un livello estremamente esiguo. I dati dell'Agenzia delle Dogane indicano che 5.000 di questi impianti erogano meno di 350 mc/anno e, di essi, ben 3.000 sono attualmente chiusi per crisi gestionale.

I dati dimostrano che nel comparto non vi è un problema di restrizioni o barriere all'entrata che limitino l'accesso dei nuovi entranti. E' un segmento del terziario caratterizzato da un'intensa concorrenza, in cui opera una vasta pluralità di soggetti che risulta chiaramente in eccesso rispetto all'andamento della domanda: l'industria petrolifera, i retisti indipendenti proprietari del 50% circa della rete di vendita a cui si



ascrive il fenomeno consistente delle cosiddette “pompe bianche” (rappresentate prevalentemente dalla nostra organizzazione), e la grande distribuzione organizzata.

In questo sistema distributivo risulta evidente che ulteriori interventi di liberalizzazione non rappresentano una priorità dell’agenda economica, e che la soppressione dell’obbligo in questione non risponde ad una necessità reale di ulteriore apertura del mercato.

La concorrenzialità dell’assetto trova conferma nel livello dei prezzi dei prodotti, costantemente monitorati dal Ministero dello Sviluppo Economico (Osservatorio Prezzi), che - al netto della componente fiscale - risultano in linea con la media UE, dimostrando che le misure pro-mercato introdotte in particolare dal 2008 hanno realizzato un’efficace tutela dei consumatori.

Dal lato degli operatori va invece sottolineato che la presenza di un’offerta eccessiva trova conferma nella riduzione programmata del numero dei punti vendita che il Ministero dello Sviluppo Economico ha impostato con il DM 19 aprile 2013. Tale intervento è ora in via di revisione con una nuova ipotesi avanzata dalla filiera, recepita come base di modifica del provvedimento (Accordo Unitario per la Razionalizzazione). L’obiettivo è di spingere il mercato ad autoridurre il numero degli impianti in esercizio per superare l’attuale frammentazione e diseconomia

Prima di approvare il provvedimento in esame vi è dunque necessità di approfondire la conoscenza del mercato e coordinare gli interventi in una logica d’insieme per dare razionalità al sistema.

Alla luce di queste premesse, eliminare la possibilità delle Regioni di imporre l’obbligo di dotare i nuovi impianti di almeno un prodotto gassoso a basse emissioni non offre alcun contributo all’ottimizzazione. E, per converso, risulta dannoso e in contrasto con la finalità di promuovere il consumo di carburanti meno inquinanti.

Il punto è proprio questo: non ostacolare ma anzi supportare l’ampliamento della rete distributiva dei gas (gpl e metano) per i quali - in particolar modo il metano - l’offerta non ha ancora raggiunto uno sviluppo adeguato.

Ampie zone del territorio nazionale risultano ancora scoperte ed è solo sviluppando questo segmento che si può stimolare l’ulteriore diffusione dei veicoli meno inquinanti.

Gli impianti che erogano metano in Italia sono circa 1.000, quelli che distribuiscono gpl 3.600. Queste realizzazioni sono ancora largamente insufficienti, ma si sono concretizzate grazie a incentivi di Governo e Regioni e a politiche che hanno bisogno di attuazione coerente nel medio-lungo termine.



Grazie a questi sforzi dal 2002 ad oggi gli impianti metano sono cresciuti del 161%, e quelli gpl dell'80%. Similmente sono cresciuti i consumi e il parco auto a gas circolante nelle strade italiane.

Le Regioni, in base alle competenze esclusive in materia di commercio e con l'appoggio delle categorie interessate, hanno avviato l'ammodernamento della rete distributiva per qualificare l'offerta dei nuovi impianti con i prodotti eco-compatibili indispensabili per migliorare la qualità dell'aria.

Vi è dunque la necessità di stralciare questa misura per garantire un corretto bilanciamento tra l'esigenza di mercati aperti - in questo comparto già ampiamente affermata - e quella di politiche della mobilità più rispettose dell'ambiente, su cui molto resta da fare.

Proposta e motivazioni

Da tali premesse scaturisce la richiesta di abrogazione del predetto art. 22.

Riteniamo utile e necessario, mantenere la possibilità per le Regioni - fatte salve le deroghe già previste - di prevedere sugli impianti di nuova realizzazione l'obbligo di un prodotto gassoso in combinazione con i carburanti tradizionali.

Le ragioni sono le seguenti:

- È necessario proseguire l'azione di salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini. A tal fine è congruo, legittimo e opportuno prevedere che l'esercizio delle attività possa essere subordinato al rispetto di taluni requisiti, qualora sussistano motivi imperativi di interesse generale. Ciò è ribadito anche dal Decreto legislativo n. 59/2010 di attuazione della cosiddetta Direttiva Servizi;
- I provvedimenti sui limiti alle emissioni da traffico stanno avendo effetti grazie agli importanti investimenti dell'industria automobilistica per la riduzione dei consumi, per la diffusione dei filtri antiparticolato e di motorizzazioni ecosostenibili (metano, gpl, elettrico, gnl);
- È imprescindibile che ciò sia supportato dal sistema distributivo dei carburanti che deve proseguire a sviluppare l'offerta dei gas per coprire la domanda e stimolarne ulteriormente la crescita. Un numero sempre maggiore di consumatori si orienta verso gpl e metano per convenienza economica e coscienza ecologica. A questa domanda deve corrispondere una rete distributiva senza "buchi" che renda l'opzione ecologica pienamente agibile;



- E' doveroso dare attuazione alle normative nazionali - comma 21, art. 83bis del DL n. 112/2008 e comma 8, art. 17 del DL n. 1/2012, nonché alla Direttiva UE 94/2014 sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione Europea per ridurre l'impatto ambientale nel settore trasporti (da recepire obbligatoriamente entro il 18 novembre 2016). Tali provvedimenti demandano a Stato e Regioni la diffusione di carburanti ecocompatibili e l'elaborazione di piani territoriali per l'incremento delle infrastrutture distributive. L'art. 22 in questione va, invece, in senso diametralmente opposto.
- E' essenziale che gli operatori che hanno supportato la diffusione dei carburanti gassosi con investimenti ingenti, non immediatamente remunerativi, possano contare su politiche di lungo periodo coerenti che portino a completare l'offerta per fare decollare appieno l'uso di questi veicoli. Solo così le risorse investite – pubbliche e private – potranno contare su prospettive di ritorno adeguate.

Se ciò venisse contraddetto con questa misura, scollegata da una visione d'insieme, si interromperebbe un percorso virtuoso che sta portando a ridurre l'impatto della mobilità con carburanti meno inquinanti.

E' fondamentale che i provvedimenti in materia abbiano credibilità e stabilità a salvaguardia delle energie che si sono messe in gioco. Attraverso esse si sta perseguendo un obiettivo di eminente interesse pubblico.

DDL - Legge annuale per il mercato e la concorrenza (AC3012)

Audizione del presidente di ASSOPETROLI-ASSOENERGIA
Andrea Rossetti

Commissioni riunite VI e X Camera
Roma, 15 giugno 2015



DDL CONCORRENZA (AC3012)

Nel DdL in tema di concorrenza è stato inserito il seguente articolo rubricato “Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione”

Art. 22

(Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione)

Al comma 17 dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, le parole: «, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo» sono soppresse.

Premesse

La Rete distributiva dei carburanti italiana non soffre di restrizioni concorrenziali che penalizzano i consumatori e che impongano la necessità di ulteriori liberalizzazioni. Al contrario, è caratterizzata da un offerta eccedentaria rispetto alla domanda che ha portato questi esercizi commerciali a condizioni di redditività addirittura insufficienti a garantire sostenibilità al sistema.

Tale squilibrio emerge chiaramente nel confronto con altri Stati UE.

- Italia: **23.000** impianti stradali circa, **erogato medio 1.300 mc**
- Germania: 14.678, erogato medio 3.200 mc
- Francia: 11.662, erogato medio di 3.370 mc,
- Spagna: 10.424, erogato medio di 2.397 mc
- Inghilterra: 8.714, erogato medio di 3.906 mc.

Questo sbilanciamento si è notevolmente acuito negli ultimi anni per effetto della crisi e del fortissimo calo dei consumi. L'erogato medio dei punti vendita ha raggiunto un livello estremamente esiguo. I dati dell'Agenzia delle Dogane indicano che 5.000 di questi impianti erogano meno di 350 mc/anno e, di essi, ben 3.000 sono attualmente chiusi per crisi gestionale.

I dati dimostrano che nel comparto non vi è un problema di restrizioni o barriere all'entrata che limitino l'accesso dei nuovi entranti. E' un segmento del terziario caratterizzato da un'intensa concorrenza, in cui opera una vasta pluralità di soggetti che risulta chiaramente in eccesso rispetto all'andamento della domanda: l'industria petrolifera, i retisti indipendenti proprietari del 50% circa della rete di vendita a cui si



ascrive il fenomeno consistente delle cosiddette “pompe bianche” (rappresentate prevalentemente dalla nostra organizzazione), e la grande distribuzione organizzata.

In questo sistema distributivo risulta evidente che ulteriori interventi di liberalizzazione non rappresentano una priorità dell’agenda economica, e che la soppressione dell’obbligo in questione non risponde ad una necessità reale di ulteriore apertura del mercato.

La concorrenzialità dell’assetto trova conferma nel livello dei prezzi dei prodotti, costantemente monitorati dal Ministero dello Sviluppo Economico (Osservatorio Prezzi), che - al netto della componente fiscale - risultano in linea con la media UE, dimostrando che le misure pro-mercato introdotte in particolare dal 2008 hanno realizzato un’efficace tutela dei consumatori.

Dal lato degli operatori va invece sottolineato che la presenza di un’offerta eccessiva trova conferma nella riduzione programmata del numero dei punti vendita che il Ministero dello Sviluppo Economico ha impostato con il DM 19 aprile 2013. Tale intervento è ora in via di revisione con una nuova ipotesi avanzata dalla filiera, recepita come base di modifica del provvedimento (Accordo Unitario per la Razionalizzazione). L’obiettivo è di spingere il mercato ad autoridurre il numero degli impianti in esercizio per superare l’attuale frammentazione e diseconomia

Prima di approvare il provvedimento in esame vi è dunque necessità di approfondire la conoscenza del mercato e coordinare gli interventi in una logica d’insieme per dare razionalità al sistema.

Alla luce di queste premesse, eliminare la possibilità delle Regioni di imporre l’obbligo di dotare i nuovi impianti di almeno un prodotto gassoso a basse emissioni non offre alcun contributo all’ottimizzazione. E, per converso, risulta dannoso e in contrasto con la finalità di promuovere il consumo di carburanti meno inquinanti.

Il punto è proprio questo: non ostacolare ma anzi supportare l’ampliamento della rete distributiva dei gas (gpl e metano) per i quali - in particolar modo il metano - l’offerta non ha ancora raggiunto uno sviluppo adeguato.

Ampie zone del territorio nazionale risultano ancora scoperte ed è solo sviluppando questo segmento che si può stimolare l’ulteriore diffusione dei veicoli meno inquinanti.

Gli impianti che erogano metano in Italia sono circa 1.000, quelli che distribuiscono gpl 3.600. Queste realizzazioni sono ancora largamente insufficienti, ma si sono concretizzate grazie a incentivi di Governo e Regioni e a politiche che hanno bisogno di attuazione coerente nel medio-lungo termine.



Grazie a questi sforzi dal 2002 ad oggi gli impianti metano sono cresciuti del 161%, e quelli gpl dell'80%. Similmente sono cresciuti i consumi e il parco auto a gas circolante nelle strade italiane.

Le Regioni, in base alle competenze esclusive in materia di commercio e con l'appoggio delle categorie interessate, hanno avviato l'ammodernamento della rete distributiva per qualificare l'offerta dei nuovi impianti con i prodotti eco-compatibili indispensabili per migliorare la qualità dell'aria.

Vi è dunque la necessità di stralciare questa misura per garantire un corretto bilanciamento tra l'esigenza di mercati aperti - in questo comparto già ampiamente affermata - e quella di politiche della mobilità più rispettose dell'ambiente, su cui molto resta da fare.

Proposta e motivazioni

Da tali premesse scaturisce la richiesta di abrogazione del predetto art. 22.

Riteniamo utile e necessario, mantenere la possibilità per le Regioni - fatte salve le deroghe già previste - di prevedere sugli impianti di nuova realizzazione l'obbligo di un prodotto gassoso in combinazione con i carburanti tradizionali.

Le ragioni sono le seguenti:

- È necessario proseguire l'azione di salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini. A tal fine è congruo, legittimo e opportuno prevedere che l'esercizio delle attività possa essere subordinato al rispetto di taluni requisiti, qualora sussistano motivi imperativi di interesse generale. Ciò è ribadito anche dal Decreto legislativo n. 59/2010 di attuazione della cosiddetta Direttiva Servizi;
- I provvedimenti sui limiti alle emissioni da traffico stanno avendo effetti grazie agli importanti investimenti dell'industria automobilistica per la riduzione dei consumi, per la diffusione dei filtri antiparticolato e di motorizzazioni ecosostenibili (metano, gpl, elettrico, gnl);
- E' imprescindibile che ciò sia supportato dal sistema distributivo dei carburanti che deve proseguire a sviluppare l'offerta dei gas per coprire la domanda e stimolarne ulteriormente la crescita. Un numero sempre maggiore di consumatori si orienta verso gpl e metano per convenienza economica e coscienza ecologica. A questa domanda deve corrispondere una rete distributiva senza "buchi" che renda l'opzione ecologica pienamente agibile;



- E' doveroso dare attuazione alle normative nazionali - comma 21, art. 83bis del DL n. 112/2008 e comma 8, art. 17 del DL n. 1/2012, nonché alla Direttiva UE 94/2014 sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione Europea per ridurre l'impatto ambientale nel settore trasporti (da recepire obbligatoriamente entro il 18 novembre 2016). Tali provvedimenti demandano a Stato e Regioni la diffusione di carburanti ecocompatibili e l'elaborazione di piani territoriali per l'incremento delle infrastrutture distributive. L'art. 22 in questione va, invece, in senso diametralmente opposto.
- E' essenziale che gli operatori che hanno supportato la diffusione dei carburanti gassosi con investimenti ingenti, non immediatamente remunerativi, possano contare su politiche di lungo periodo coerenti che portino a completare l'offerta per fare decollare appieno l'uso di questi veicoli. Solo così le risorse investite – pubbliche e private – potranno contare su prospettive di ritorno adeguate.

Se ciò venisse contraddetto con questa misura, scollegata da una visione d'insieme, si interromperebbe un percorso virtuoso che sta portando a ridurre l'impatto della mobilità con carburanti meno inquinanti.

E' fondamentale che i provvedimenti in materia abbiano credibilità e stabilità a salvaguardia delle energie che si sono messe in gioco. Attraverso esse si sta perseguendo un obiettivo di eminente interesse pubblico.