



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 28

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Industria,  
commercio, turismo)

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLA STRATEGIA  
ENERGETICA NAZIONALE**

325<sup>a</sup> seduta: mercoledì 19 settembre 2012

Presidenza del vice presidente GARRAFFA

## IN D I C E

### Audizione di rappresentanti di Assopetroli

PRESIDENTE . . . . .	<i>Pag. 3, 14, 17 e passim</i>	<i>FERRARI AGGRADI . . . . .</i>	<i>Pag. 3, 14, 15 e passim</i>
BUBBICO (PD) . . . . .	14, 17, 18		
CAGNIN (LNP) . . . . .	14		
FIORONI (PD) . . . . .	15, 16		

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-II Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (Api-FLI): Per il Terzo Polo:Api-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.*

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del regolamento, Franco Ferrari Aggradi, presidente di Assopetroli.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14.*

**PROCEDURE INFORMATIVE**

**Audizione di rappresentanti di Assopetroli**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla strategia energetica nazionale, sospesa nella seduta di ieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio con diffusione radiofonica, nonché la trasmissione sul canale satellitare e sulla web-TV e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del presidente di Assopetroli, Franco Ferrari Aggradi, che ringrazio per la sua presenza e cui cedo subito la parola.

**FERRARI AGGRADI.** Signor Presidente, trattandosi di argomenti tecnici preferirei dare lettura della relazione che ho preparato, dopo di che resterò a disposizione della Commissione per eventuali chiarimenti.

Signor Presidente, onorevoli senatori, vorremmo innanzitutto ringraziare per l'opportunità che ci viene oggi offerta di esporre le nostre considerazioni in merito alle tematiche oggetto di questa audizione. Pur apprezzando in linea di massima i contenuti – per quanto ci è dato conoscere – del Piano energetico nazionale che il Governo tecnico si appresta a definire nelle prossime settimane, ancora una volta dobbiamo segnalare (con forza) la necessità che vengano adottati alcuni provvedimenti legislativi che impatterebbero positivamente sulle aziende aderenti alla nostra associazione.

Infatti, sul nostro orizzonte, oltre a tutti i problemi comuni alle imprese italiane, gravano alcune criticità specifiche, annose e sin qui rimaste senza soluzione e per questo particolarmente esasperanti, in quanto risolvibili con provvedimenti semplici e a costo pressoché zero per il bilancio dello Stato. Le nostre imprese, infatti, sono l'anello di congiunzione tra il sistema produttivo (compagnie petrolifere e produttori di energia) ed il consumatore finale; sono quindi il terminale sul quale, troppo spesso, si scaricano tutte le problematiche e le tensioni che si verificano nella filiera; sono inoltre l'ammortizzatore della volatilità dei prezzi, attraverso la diliazione dei pagamenti in favore della clientela, e, loro malgrado, il tramite

passivo delle attività esattive imposte dal Governo, attraverso il prelievo fiscale sui prodotti petroliferi commercializzati, senza avere – è bene ricordarlo – alcuna tutela in caso di fallimento del cliente anche sulla parte afferente alle accise, quindi alla fiscalità. Si tratta, dunque, di un insieme di criticità che stanno portando progressivamente il settore verso una crisi non più congiunturale, bensì strutturale.

Tuttavia, prima di elencare sinteticamente quelle che, secondo il nostro parere e secondo le esigenze non più rinviabili dell'intero comparto da noi rappresentato, dovrebbero divenire considerazioni imprescindibili per una politica di rilancio del settore della distribuzione dei carburanti e dell'efficientamento energetico e dunque trovare pieno accoglimento nella definizione di una puntuale strategia energetica nazionale, giova ricordare brevemente chi rappresenta Assopetrol-Assoenergia e quali elementi dimensionali oggi ci contraddistinguono.

Assopetrol, sin dalla sua costituzione avvenuta nel 1949, riunisce le imprese attive nel commercio dei carburanti e dei combustibili che, tra l'altro, hanno dato vita al fenomeno delle pompe bianche (le cosiddette *no logo*, oltre 2000 impianti distribuiti sull'intero territorio nazionale) e che rappresentano l'elemento innovativo nel panorama del commercio dei carburanti poiché costituiscono un forte stimolo al dinamismo del mercato, tale da garantire una reale concorrenza sui prezzi e dunque un ineguabile vantaggio per il consumatore e per il sistema. Questa realtà imprenditoriale – composta da oltre 1.000 imprese – assicura l'occupazione di oltre 15.000 lavoratori ed esprime un fatturato annuo di oltre 40 miliardi di euro; risponde per il 75 per cento al fabbisogno del mercato nazionale della distribuzione dei prodotti petroliferi ed energetici; è titolare (anche questa è una realtà misconosciuta) del 50 per cento delle stazioni di servizio dei carburanti collocate sulle strade italiane – oltre 12.000 punti vendita – con un modello distributivo che è di esempio per il resto dell'Unione europea per la sua capillarità e per l'ampia possibilità di scelta che offre al consumatore sulle modalità di servizio offerte; inoltre, alcune di queste imprese trasformano in modo efficiente l'energia e ne promuovono l'uso razionale.

Le imprese associate producono lavoro, promuovono ricerca, sviluppano innovazione, concorrono, in ultima istanza, a garantire la coesione sociale del Paese. Pertanto, onorevoli senatori, le aziende aderenti alla nostra associazione rappresentano, nel comparto energetico, l'emblema delle piccole e medie imprese familiari che, con il loro quotidiano impegno e sacrificio, stanno contribuendo fattivamente alla tenuta complessiva del Paese e a risalire la china della crisi che ha investito famiglie e imprese, sempre più spesso sostituendosi alle banche nel garantire il credito alla comunità per consentire ai propri clienti l'approvvigionamento di tale bene primario oltre a promuovere nelle attività di *core*, attraverso la diversificazione delle fonti energetiche e l'uso razionale dell'energia, un percorso di sviluppo e progresso compatibile con il rispetto dell'ambiente, teso a favorire una migliore qualità della vita per le future generazioni.

Tornando all'oggetto di questa audizione e avendo spiegato chi opera all'interno di Assopetroli e Assoenergia, ci auguriamo che le considerazioni che andremo ad esporre in questa sede possano trovare adeguata collocazione all'interno della nuova strategia energetica nazionale, che il Governo si appresta a varare, per un'energia complessivamente più competitiva e sostenibile. Le considerazioni che seguono sono state da noi più volte sollecitate e riguardano aspetti propri del comparto che, pur coerenti con il quadro organico delle norme contenute in precedenti provvedimenti già approvati e certamente in linea con le previsioni del Governo contenute nel documento dell'agosto 2012 in materia di energia, non hanno – purtroppo – avuto la possibilità di essere adottate, perché motivazioni connesse per lo più all'urgenza del Governo stesso di fornire risposte immediate ai mercati internazionali ne hanno impedito una più puntuale valutazione, ponendole al margine delle attività emendative di questo Parlamento che, peraltro, sono state spesso vanificate dall'apposizione reiterata della questione di fiducia.

In particolare, in relazione alla nuova strategia energetica nazionale, Assopetroli-Assoenergia ritiene positivo il contributo che le misure sin qui adottate hanno fornito all'efficienza energetica del Paese, ponendolo in una posizione già ora migliore rispetto al corrispondente dato europeo, per il raggiungimento degli obiettivi fissati. Certamente le previsioni del Governo in materia di risparmio energetico ci vedono favorevoli là dove ipotizzano, per le detrazioni fiscali (55 per cento) recentemente approvate, l'estensione nel tempo delle misure, con la previsione di opportune correzioni e miglioramenti per renderle più efficaci ed efficienti in termini di costo-beneficio; anche il rafforzamento del modello *Energy service company* (Esco), tramite l'introduzione di criteri di qualificazione, lo sviluppo e la diffusione di modelli contrattuali innovativi per il finanziamento tramite terzi e la creazione di fondi di garanzia dedicati, ci vedono estremamente favorevoli.

In tema di efficienza e razionalizzazione energetica, Assopetroli ritiene indispensabili, oltre ad una campagna di sensibilizzazione dell'opinione pubblica attraverso il rilancio di un ampio programma di comunicazione da svolgersi in stretta collaborazione tra Stato, Regioni e associazioni imprenditoriali, la promozione di campagne di *audit* energetico per il settore civile e industriale; l'introduzione di percorsi formativi specializzati sui temi di efficienza energetica, così come di supporto alla ricerca e all'innovazione, con l'introduzione di agevolazioni finanziarie correlate, in particolare negli usi finali dell'energia, alla quota di risparmio energetico conseguito nei consumi termici, che rappresentano la quota parte più importante dei consumi del Paese.

Assopetroli condivide le preoccupazioni del Governo in ordine alla mancanza di una maggiore competenza e attenzione nei settori industriali, soprattutto nelle aziende di medio-piccole dimensioni, che è stata segnalata da più parti come una criticità per il raggiungimento degli obiettivi di una maggiore efficienza energetica e di un conseguente risparmio di

energia primaria. In tal senso le misure elencate potrebbero senz'altro contribuire ad alzare il livello di consapevolezza e di attenzione.

Per quanto attiene alle ipotesi dell'istituzione di un conto termico simile a quello utilizzato nel conto energia per il fotovoltaico, questa associazione ritiene la proposta meritevole di approfondimento, a condizione che il meccanismo previsto non vada ad appesantire il conto energetico dell'utenza finale, già gravato dal peso delle incentivazioni oggi in essere per i settori delle rinnovabili, che ricordo a questa Commissione pesano per 8 miliardi di euro l'anno per i prossimi 10-15 anni.

Il risparmio e gli strumenti che lo realizzano devono essere posti al centro dell'azione governativa, poiché costituiscono la nostra prima vera fonte energetica. Infatti, in considerazione del particolare momento di crisi economica che sta attraversando il Paese e per dare una mano alle famiglie, oltre alle agevolazioni incentrate sul risparmio fiscale ai fini dell'efficientamento energetico recentemente varate dal Governo, riteniamo sia necessario ripristinare l'aliquota IVA agevolata al 10 per cento per i contratti di servizio energia cosiddetti Plus disciplinati dal decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 115, con l'obiettivo di incidere sull'efficienza energetica secondaria alla riqualificazione ed alla gestione qualificata degli impianti termici con ritorni in termini di minori consumi, minori emissioni nocive, maggiore sicurezza e con i conseguenti vantaggi a questa correlati, oltre che per il sistema, per il consumatore.

La riduzione al 10 per cento dell'IVA è neutra sotto il profilo dell'individuazione delle risorse economiche, se concepita come misura alternativa al credito d'imposta Irpef (previsto dalla finanziaria 2007 e successivamente rinnovato) e rappresenta un'alternativa valida volta ad incentivare la riqualificazione tecnologica nei grandi impianti condominiali, in particolare di edilizia popolare.

Mi sia consentita una digressione: il 55 per cento funziona come un credito di imposta. Ciò vuol dire che essa va ad incidere su quei consumatori che hanno possibilità economiche e che – probabilmente – avrebbero la possibilità, comunque, di fare questi tipi di interventi anche in assenza della agevolazione. Avere invece un vantaggio su questa metodologia contrattuale dove viene dato un vantaggio sull'IVA, andrebbe ovviamente ad incidere sulle classi meno abbienti, ossia su coloro che non hanno le risorse per fare gli interventi. Vediamo questa ipotesi come un'alternativa tra le due e – quindi – senza aggravio di costi per il sistema. Tale agevolazione, che nei contratti in questione andrebbe applicata all'acquisto (non solo degli impianti, ma anche delle fonti energetiche), alimenterebbe, in tal modo, un circolo virtuoso di maggiori introiti IVA, sia per gli interventi di carattere tecnologico altrimenti non realizzabili, sia per la conseguente emersione del sommerso, oltre a valorizzare e promuovere una filiera produttiva tipicamente italiana. Le rinnovabili ci consegnano per il 40 per cento al mercato cinese e per il 20 per cento al mercato tedesco; il resto – poi – va ai mercati *extra* Unione Europea. Qui stiamo parlando di una filiera tipicamente italiana.

Pertanto, nell'ambito di una più puntuale e concreta definizione della strategia energetica nazionale, andrebbe considerata l'adozione di opportuni provvedimenti legislativi al fine di integrare il numero 122, tabella *a*), parte terza, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

Per quanto attiene al contesto internazionale, va segnalato come l'Italia abbia oggi i prezzi dell'energia mediamente superiori ai suoi concorrenti europei e – ancor più – rispetto ad altri Paesi come gli Stati Uniti. Questa situazione rappresenta un fattore di grave appesantimento per la competitività del sistema economico italiano. Ne deriva l'urgente necessità di un riallineamento del peso fiscale sui diversi prodotti energetici che sono gravati da un sistema di accise la cui revisione, in termini di semplificazione (limite massimo applicabile e sterilizzazione dell'IVA), diviene imprescindibile per lo sviluppo del Paese e per la tenuta stessa del sistema economico e produttivo. Il Paese si sta fermando: lo stiamo vivendo ormai quotidianamente da un anno a questa parte. Avevo modo di ricordare po' anzi che solo sui carburanti, in poco più di un anno, abbiamo avuto un aumento delle accise di 25 centesimi: si tratta di valori ormai al limite della sostenibilità, che stanno provocando un crollo dei consumi.

Si chiede pertanto al Governo di farsi parte diligente, in sede europea, per una revisione strutturale del sistema impositivo sui prodotti energetici, tale da produrre una sensibile diminuzione del costo finale degli stessi mediante l'applicazione di un limite massimo al prelievo fiscale definito in termini percentuali fissi sul costo della materia prima. La necessità di avere un'armonizzazione a livello europeo è dovuta anche al fatto che il nostro sistema perde necessariamente, in ambito europeo, competitività e il potere di acquisto dei nostri cittadini è diverso da quello dei cittadini degli altri Paesi europei.

Passo ora ad alcuni temi specifici, a cominciare da quello dei biocarburanti. La nostra associazione concorda con le considerazioni espresse dal Governo in merito all'obiettivo del 10 per cento di miscelazione al 2020 fissato a livello europeo (mi riferisco alla miscellazione nei carburanti di biodiesel). Infatti, si condividono le perplessità sulle prospettive di sviluppo dei biocarburanti convenzionali, per i quali il bilancio complessivo di riduzione delle emissioni, la potenziale conflittualità con gli usi alimentari e gli elevati costi sono oggetto di riflessione nello stesso ambito comunitario per una revisione della direttiva europea in materia. A tal fine, Assopetrolti ritiene debba essere sospeso l'aumento delle percentuali di immissione in consumo (mantenendo l'attuale livello, pari al 4,5 per cento), in attesa di nuovi prodotti derivanti dallo sviluppo tecnologico e dalla ricerca in materia. Infatti, desta preoccupazione la previsione governativa che valuta il differenziale di costo per la quota di biocarburanti con un impatto, al 2020, che potrebbe ammontare a circa un miliardo di euro l'anno.

A completamento di quanto sopra espresso in relazione alla specifica materia, questa associazione ritiene debba essere uniformato il sistema di calcolo dell'obbligo di immissione di biocarburanti nel nostro Paese a

quanto avviene negli altri Paesi europei. Noi siamo assoggettati a delle condizioni che sono previsionali rispetto alla quantità di biocarburanti che dobbiamo immettere nel mercato, quando – nella realtà – gli spostamenti che oggi si stanno verificando per la contrazione dei consumi fanno sì che – probabilmente – i volumi che sono stati esitati l'anno precedente siano decisamente inferiori l'anno successivo. Tutto questo complica la vita delle imprese nel fare queste previsione, nell'andare ad acquistare quote che magari, poi, nella realtà, non verranno utilizzate perché non saranno esitate. Pertanto, chiediamo che venga fatto ciò che avviene oggi in Europa: non avere previsione, ma pagare in funzione di quello che si immette in consumo. Ho riassunto questa parte, perché è specifica rispetto ad un problema molto di dettaglio, ma che, pur non provocando alcun costo per lo Stato, consentirebbe alle aziende di avere minori costi – o, comunque, dei costi adeguati – e una sburocratizzazione delle norme a cui devono ottemperare.

Vorrei ora parlare del tema della rete stradale di distribuzione dei carburanti, perché ritengo che vi siano alcune osservazioni che rilevano ai fini non solo della strategia energetica, ma anche di una visione più complessiva della visione prospettica in questo specifico settore. Come sappiamo, il mercato è in fase evolutiva, stimolato da diverse spinte, non ultime quelle interne innescate delle recenti norme di liberalizzazione varate dal Governo e giunte in concomitanza con il crollo dei consumi per effetto della crisi e del fortissimo, quanto insostenibile (per le motivazioni prima esposte) aumento della tassazione sui carburanti.

Assopetroli ritiene che una politica strategica responsabile debba accompagnare i cambiamenti con gradualità per non travolgere, insieme ai lacci e agli impedimenti, anche le valenze positive del sistema. La rete di distribuzione italiana rappresenta un elemento importante dell'intero comparto distributivo dei carburanti che, partendo dai punti di stoccaggio dei prodotti petroliferi in ingresso nel nostro Paese, giunge sino agli impianti di distribuzione che sono radicati capillarmente sul territorio nazionale: un *unicum* del sistema italiano, che tende a privilegiare il consumatore in termini di varietà e quantità dell'offerta.

In tale ambito, prima di concentrare la nostra attenzione in questa sede sulle effettive dinamiche della rete di distribuzione dei carburanti e – dunque – sulla scelta del modello del futuro, occorre preliminarmente segnalare a questa Commissione la valenza del criterio, a nostro avviso fondamentale e peraltro già ampiamente applicato in diversi settori strategici per l'economia e lo sviluppo del Paese, che in passato sono stati caratterizzati da gestioni monopolistiche (penso a telefonia, energia elettrica, gas, servizi idrici e così via), ma che, sulla base del diritto comunitario che si è andato via via formando e consolidando in materia, sono stati capaci di evolversi per affrontare le sfide del futuro, aprendo le proprie reti di trasmissione al mercato, così garantendo una sostanziale parità di accesso a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie ai nuovi entranti. A ciò il legislatore europeo – nello specifico, il legislatore italiano – ha voluto aggiungere misure asimmetriche temporanee in favore dei

nuovi entranti, proprio nell'ottica di una più ampia liberalizzazione dei mercati, con l'obiettivo primario di aumentare l'offerta e, dunque, di favorire la vera concorrenzialità dei prezzi, con tutto quello che ne deriva in termini di sviluppo del mercato e di nuova occupazione.

In Italia i sistemi di stoccaggio (vale a dire quelli che stanno a monte della filiera distributiva) dei prodotti petroliferi in ingresso nel Paese non sono sufficientemente aperti, perché nella quasi totalità sono di proprietà delle compagnie petrolifere, che operano quindi in un regime di oligopolio. Tale sistema, che non è in condizione di garantire una sostanziale parità di accesso ai depositi di stoccaggio a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie agli operatori indipendenti non integrati, rappresenta il perno centrale che ancora oggi blocca lo sviluppo competitivo a monte del sistema distributivo. In Italia, al Sud, si registra una sostanziale impossibilità di accesso ai depositi di stoccaggio per gli operatori indipendenti non integrati, mentre al Nord, pur essendovi limitate possibilità di accesso in termini di cosiddetto spazio deposito, le compagnie petrolifere proprietarie applicano prezzi così onerosi da scoraggiare e impedire il ricorso a fonti approvvigionamento ad esse alternative, impedendo *de facto* ai soggetti terzi di acquistare il prodotto sul mercato in ambito internazionale.

Certamente le azioni di bonifica dei siti di raffinazione e la loro trasformazione in depositi per lo stoccaggio dei prodotti petroliferi potrebbero rappresentare la chiave di volta per aprire il sistema della logistica, purché tale attività sia accompagnata da misure tese a garantire parità di accesso ai siti di stoccaggio a condizioni eque e non discriminatorie per tutti i soggetti interessati.

Tornando alla rete stradale di distribuzione dei carburanti, non possiamo ignorare che il processo di liberalizzazione e la conseguente spinta alla competitività dovranno passare attraverso una più ampia selfizzazione degli impianti, una maggiore professionalità nella gestione delle attività *non oil* per renderle realmente produttive, l'individuazione di nuovi – solo per il nostro sistema – modelli contrattuali di regolamentazione dei rapporti tra proprietari degli impianti e gestori. Per conseguire questi risultati, l'associazione ritiene, come sempre nella propria storia, che il confronto fra tutti gli operatori e gli organi di responsabilità politica sia la strada maestra. Il sistema della distribuzione, sotto il profilo della libertà di ingresso, è già completamente liberalizzato: non a caso, negli ultimi cinque anni, gli impianti sono aumentati per l'ingresso nel mercato di centinaia di nuovi operatori. Questo non è un fattore solamente negativo, anzi è garanzia di pluralità. Infatti questa associazione segnala alla Commissione e al Governo la validità del modello di distribuzione carburanti italiano che, per i vantaggi che offre al consumatore, è migliore, per tanti aspetti, rispetto ai modelli europei. Le positività del sistema, che sembra non siano opportunamente considerate, sono costituite dalla grande capillarità della rete distributiva e dalla possibilità per il consumatore di scegliere autonomamente su oltre 12.000 impianti, la metà di quelli esistenti in Italia (quindi su un numero di impianti complessivo superiore a quello di Francia, Spagna o Gran Bretagna), se rifornirsi da sé o farsi servire. Pe-

raltro, questa doppia possibilità in brevissimo tempo si estenderà alla totalità degli impianti, considerando l'obbligo di installare apparecchiature *self-service* previsto dalla legge del gennaio 2012.

È opportuno ricordare che tutto il sistema distributivo, dal cancello della raffineria fino al serbatoio del veicolo del consumatore, oggi opera, al lordo degli sconti praticati, con 15 centesimi di euro per litro (il 7 per cento del prezzo di vendita) e che il costo del carburante in Italia, al netto delle accise, presenta nella modalità «servito» un maggior costo rispetto alla media europea intorno all'uno per cento. Con riferimento a questo dato, vanno sottolineati due aspetti: il rapporto costo/benefici, pari all'uno per cento, è di modesta entità; si tratta di un aggravio *pro capite* pari a 15 euro su base annua per singolo consumatore (assumendo il consumo annuo per utente calcolato dall'ACI di circa 700 litri). Si sottolinea altresì che sui 12.000 punti vendita già selfizzati, destinati – come già detto – a diventare a breve la totalità, il consumatore già oggi paga, in modalità *self-service* (l'unica esistente in Europa), un prezzo allineato e, in molti casi, inferiore a quello europeo.

A nostro avviso, la questione si risolve dunque nel valutare la poco rilevante incidenza del peso della distribuzione sulla formazione del prezzo del carburante e del modesto costo aggiuntivo nella modalità «servito» rispetto alle indubbi comodità ed ai vantaggi in termini di capillarità che il nostro modello offre al consumatore italiano, sottacendo gli indubbi vantaggi in termini occupazionali. Vorrei fornire un dato su tutti: in Italia abbiamo, purtroppo, una rete sostanzialmente ridondante, per certi versi; abbiamo, come detto, 25.000 punti vendita rispetto ad altri Paesi che, con caratteristiche morfologiche e popolazioni analoghe alle nostre, hanno circa 15.000 punti vendita; pertanto, paghiamo anche il fatto che necessariamente nei nostri punti vendita l'erogato è circa la metà rispetto alla media europea. Diamo inoltre la possibilità di avere una modalità servita, avendo un operatore che presidia la pompa di benzina; siamo l'unico Paese dove esiste tale modalità in Europa, dove è tutto selfizzato o in modalità *ghost*; abbiamo comunque la possibilità, pagando e scontando i 25.000 punti vendita, di avere opportunità di rifornimento ogni 3 chilometri, mentre in Francia sono ogni 40 chilometri. Questi dati dovrebbero, dunque, far riflettere, ma ciononostante il nostro sistema è competitivo con quello europeo, ovviamente a prezzo di grande difficoltà per chi oggi opera all'interno della distribuzione di carburanti, siano essi proprietari o gestori.

La valutazione rispetto al modello, peraltro, va compiuta dal Governo in sede di definizione delle misure volte alla razionalizzazione della rete carburanti e, contestualmente, alla revisione della contrattualistica, nel quadro della possibilità, a tutti assicurata, di sottrarsi dal sostenere tale costo servendosi da sé e rinunciando ai correlati vantaggi. Oggi, cioè, il cittadino può già decidere se risparmiare o farsi servire e pagare qualcosa di più.

Questa scelta, difendere il modello distributivo italiano con le sue inegabili valenze o adottare il modello europeo, ha carattere politico e

comporta inevitabili ripercussioni sia sui consumatori che sui titolari degli impianti e sui gestori. Ricordiamoci però che, rispetto ad un prezzo medio di 1,85 euro con cui oggi si acquista il carburante sulla rete, tutta la filiera distributiva sta lavorando su 15 centesimi.

Qualora la scelta politica cadesse sul modello europeo, è ovvio che il settore dovrà potersi muovere con le stesse regole operative praticate in Europa, rimuovendo vincoli contrattuali, di orario, di uso del *self*, di automazione e realizzando una maggiore apertura delle strutture logistiche di approvvigionamento. In ogni caso, il settore necessita, in tempi brevi, di un quadro normativo certo e soprattutto stabile per evitare il blocco degli investimenti e la perdita di competitività. Negli ultimi anni abbiamo vissuto un periodo di riforme continue (quattro negli ultimi 12 anni, tutte incentrate su questo tema) che hanno impedito la pianificazione di strategie aziendali di medio periodo e che hanno portato via via la distribuzione in una situazione prossima al collasso.

I fondamenti, comunque, della proposta associativa di Assopetroli-Assoenergia sono costituiti dall'azione di miglioramento, di riqualificazione e di ristrutturazione della rete – comunque necessaria – nell'ambito delle distinte normative regionali vigenti anche attraverso il ricorso ad interventi incentivanti finanziati dagli stessi operatori; dalla necessità di allineamento del metodo di rilevazione dei prezzi dei prodotti petroliferi praticato in Italia con quello adottato in Europa: oggi noi indichiamo il nostro prezzo servito e selfizzato (quindi la media) a confronto con la media *self*, perché è l'unica modalità europea, quindi sono dati non omogenei. Pensiamo inoltre ad una politica di espansione dei prodotti ecologici, come metano e GPL, che è un *plus* unicamente italiano; ad una politica di investimenti per un ulteriore forte incremento delle modalità di rifornimento *self-service*; alla estensione *erga omnes* dei benefici a favore dei titolari che chiudono volontariamente i propri punti vendita eventualmente opportunamente rivalutati e rimodulati (tali benefici esistono già, ma vanno rivisti perché non sono incentivanti); alla rimozione dei rimanenti vincoli sulle attività *non oil*; alla creazione delle condizioni per una politica trasparente, aperta ed equilibrata di approvvigionamento, anche all'estero, e di stoccaggio dei prodotti (mi riallaccio, quindi, alla fase che sta prima della distribuzione, cioè quella dell'importazione); all'affermazione del principio di libertà di contrattazione nella gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti.

Mi avvio a concludere, scusandomi se mi sono dilungato, ma credo che tutti gli aspetti toccati siano di rilievo rispetto al tema di nostro interesse.

Riteniamo necessario ricordare alla Commissione alcune istanze della nostra associazione più volte reiterate nel corso degli ultimi mesi, ma mai accolte dal Governo che, come già ricordato, alla luce degli sviluppi della congiuntura economica internazionale, divengono imprescindibili elementi di garanzia della tenuta del comparto, non solo per quanto attiene ai profili economici ma, soprattutto, per quanto concerne i profili occupazionali in un contesto congiunturale.

Passo ora a trattare il tema del mercato extrarete, che è quello in cui il prodotto viene consegnato franco al consumatore. Ricordo che abbiamo una rete distributiva che esita, con i volumi aggiornati *post-crisi*, circa 30 miliardi di litri che vengono erogati attraverso la rete di distribuzione (ossia i distributori di benzina). C'è poi un mondo misconosciuto, che è fatto dal carburante consegnato direttamente al consumatore: può trattarsi di flotte di autotrasportatori, agricoltori, chi acquista per riscaldamento o aziende. Tutto questo pesa per ulteriori 25 miliardi di litri. In questo settore esiste oggi uno squilibrio che penalizza i rivenditori commercianti. Infatti, il quadro normativo di regolazione delle imprese che esercitano il commercio all'ingrosso e al dettaglio dei prodotti petroliferi è squilibrato. Ciò determina gravi distorsioni della concorrenza, in violazione dei principi comunitari e costituzionali.

In particolare, le nostre piccole e medie imprese attive nel commercio e nella distribuzione di prodotti petroliferi sono equiparate – pur non essendo tali, vi posso garantire – alle compagnie petrolifere ai fini degli adempimenti e degli obblighi contabili, della vigilanza e delle sanzioni dell'amministrazione finanziaria. Gli obblighi – quindi – sono gli stessi, ma, allo stato, pur condividendo gli stessi obblighi, non godono dei medesimi diritti, divenendo così oggetto di una odiosa e – lasciatemi dire – costosissima discriminazione. Infatti, non essendo loro riconosciuto il ruolo di sostituto di imposta, diversamente da quanto avviene per le compagnie petrolifere, i distributori commercianti non hanno il diritto di accedere al beneficio del privilegio sulla parte afferente alle accise in caso di fallimento del cliente finale.

Giova ricordare che le imprese della distribuzione operano a valle delle compagnie petrolifere, perché queste ultime comprano pagando a 30 giorni e garantendo con fideiussione. Esse – quindi – si trovano tra la compagnia petrolifera e il consumatore finale, svolgendo questo ruolo. Paradossalmente, sono loro che non godono di tutele a fronte dei rischi che sono chiamate a sostenere, perché sono loro che svolgono la vera funzione di cassiere, per conto dello Stato, delle accise e della tassazione. Questa è una cosa veramente incomprensibile.

Riteniamo che tale aspetto vada necessariamente corretto (sono troppi anni che ne stiamo parlando), tanto più nell'ottica della definizione di una strategia energetica nazionale illuminata e rispettosa dell'articolo 3 della Costituzione, al fine di non violare il generale principio di pari trattamento a fronte di situazioni meritevoli di analoga tutela, mediante la specifica che il privilegio si applica anche ai crediti vantati verso i cessionari dei prodotti dai titolari di licenza per l'esercizio di depositi commerciali. Questo ci consentirebbe di godere, al pari degli altri, del privilegio: può sembrare una cosa modesta, ma non lo è.

Vorrei cercare di portare la sofferenza di queste imprese, che in questo momento stanno sostenendo interi comparti produttivi del Paese – penso alle flotte di autotrasporto: voi sapete in quali condizioni versa quel particolare segmento produttivo del Paese – e che si stanno sostituendo alle banche. Infatti, questi operatori non ricevono più il credito

dalle banche, perché non sono più affidabili. In questo momento essi riescono ad approvvigionarsi grazie alla vicinanza esistente tra cliente e fornitore. Questo peso è sostenuto dai nostri operatori che non ce la fanno più, perché in Italia i pagamenti continuano ad allungarsi e, oltre a questa difficoltà, c'è anche il rischio che il cliente fallisca e non si possa neanche recuperare l'accisa che viene pagata immediatamente per conto dello Stato. Come potete immaginare, non stiamo chiedendo niente di particolare: chiediamo un privilegio di secondo grado rispetto all'interesse dello Stato, in quanto riteniamo di non dover essere messi nella condizione di dover sopportare degli oneri che non ci competono. Mi sto riferendo al fatto di finanziare intere filiere produttive e – oltretutto – a dover fronteggiare il rischio di perdere le accise. A tal proposito, mi sia consentito un piccolo inciso: come sapete, accise e tasse sul prezzo del carburante incidono oggi per il 60 per cento del valore.

Vorrei ora passare al tema della cosiddetta Robin Hood *tax*, che da sempre definiamo un'imposta iniqua ed anacronistica. L'addizionale IRES è nata nel 2008 per colpire gli *extra* profitti dell'industria petrolifera, finendo – viceversa – per colpire anche le piccole e medie imprese commerciali del settore energetico (ovviamente associate anche ad Asso-petrolì), le quali vengono così – di fatto – assimilate ai grandi operatori petroliferi, secondo un parametro quantitativo di ricavi che prescinde totalmente dalla formazione del reddito. Il controllo del divieto di traslazione del maggior onere fiscale sui consumatori è esercitato dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas, attraverso misure tarate sui grandi operatori energetici (esse sono state pensate e costruite per loro). Queste modalità provocano sulle piccole e medie imprese un aggravio insostenibile di costi, sottraendo risorse all'attività d'impresa e costituendo causa di un contenzioso infinito. La burocrazia anttraslazione costa alle piccole e medie imprese più dell'imposta. Nel 2011 si è addirittura imposto un ulteriore inasprimento dell'addizionale Ires, che è passata al 10,5 per cento: si tratta di un peso economico che sottrae alle aziende preziose risorse che potrebbero essere impiegate in modo da favorire la crescita e lo sviluppo, garantendo il mantenimento dei livelli occupazionali nei periodi di crisi.

Non mi voglio dilungare su questo tema, che però riteniamo sia assolutamente corretto, in quanto l'applicazione ad imprese che hanno questo tipo di dimensione è anacronistica e ingiusta. È paradossale che, in forza delle modalità con cui viene valutata l'ipotesi di traslazione al consumo dell'addizionale Ires, le aziende, per difendersi, dovrebbero guadagnare ogni anno meno dell'anno precedente. Voi capite che siamo arrivati a dei meccanismi che assumono una connotazione incredibile: non si riesce neanche a raccontarli, perché risultano veramente incredibili. Oggi le nostre aziende, per essere al di fuori da questo tipo di vincoli, dovrebbero ogni anno guadagnare un po' meno dell'anno precedente. Questa è l'assurdità a cui siamo riusciti ad arrivare.

Un altro tema che da anni abbiamo a cuore è quello della tassazione sul gasolio da riscaldamento. Si tratta di un prodotto ormai di nicchia: in Italia si commercializzano 2 milioni di tonnellate di gasolio da riscalda-

mento. Questo gasolio viene utilizzato prevalentemente da famiglie che abitano in aree non metanizzate. La tassazione sul gasolio da riscaldamento è quattro volte quella che incide sul gas metano. Credo che questo elemento non meriti ulteriori commenti. Siamo riusciti a discriminare i cittadini tra coloro che hanno possibilità di ricevere il gas e coloro che – invece – non ce l'hanno.

In conclusione, auspichiamo per l'avvenire una sempre maggiore attenzione al dialogo e al confronto, sia da parte del Parlamento, che del Governo, per l'analisi delle questioni attinenti alle risorse e alle strategie energetiche, al fine di favorire la ricerca di soluzioni condivise. Abbiamo la percezione della realtà, nel senso che la viviamo; voi – invece – avete una visione di insieme. È quindi importante trovare un momento di sintesi, perché – altrimenti – la realtà si scolla dalle necessità. Occorre essere consapevoli del fatto che lo sviluppo delle imprese si può e si deve coniugare con i diritti e gli interessi dei consumatori, nell'interesse più generale del Paese. Mi scuso se mi sono dilungato, ma spero di avervi reso un servizio in termini di conoscenze.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, dottor Ferrari Aggradi: lei ha rappresentato al meglio le istanze dei suoi associati.

**BUBBICO (PD).** Signor Presidente, vorrei ringraziare il presidente Ferrari Aggradi per il contributo che ci ha offerto.

Bisogna riconoscere che le questioni che ha sottoposto alla nostra attenzione spesso non emergono nelle riflessioni sviluppate sui provvedimenti di natura regolamentare o programmatica. Vorrei quindi ringraziare Assopetroli per questo spaccato e per la sottolineatura che viene operata circa la necessità di recuperare, nell'ambito della definizione di una strategia energetica per il Paese, anche la componente fiscale che può determinare fattori di incentivazione o di penalizzazione e quindi può rendere più agevoli determinati strumenti ed assicurare per quella via il raggiungimento – o il mancato raggiungimento – degli obiettivi indicati.

Penso che questo documento risulterà particolarmente prezioso nella valutazione complessiva che la Commissione opererà per consegnare al Governo il nostro punto di vista a conclusione di questa indagine conoscitiva. Ove ci fossero elementi e documenti di maggior dettaglio sulle questioni trattate, sarebbe interessante che la Commissione li potesse acquisire.

**FERRARI AGGRADI.** Sono io che ringrazio la Commissione per l'attenzione.

**CAGNIN (LNP).** Dottor Ferrari Aggradi, visto che per le aree non metanizzate c'è un'agevolazione per l'acquisto del gasolio, vorrei sapere se questa riesca a pareggiare la differenza.

*FERRARI AGGRADI.* No, senatore, non riesce a pareggiare: è un'agevolazione e, da operatore del settore, le dico che è veramente complicato ottenere queste agevolazioni perché necessitano delle mappature rilasciate direttamente dai Comuni. Riuscire a dipanare determinate problematiche delle volte è veramente difficile.

*FIORONI (PD).* Ringrazio il presidente Ferrari Aggradi per la sua relazione, in cui ha puntualizzato numerosi aspetti che dovremo affrontare quando analizzeremo le proposte sulla strategia energetica nazionale, quindi a livello macroeconomico.

Ad esempio, ritengo importante e strategico definire nuove forme contrattuali nella distribuzione per interpretare al meglio il modello italiano senza perdere qualità, servizio e soprattutto per migliorare l'attuale eccessivo livello di costi anche per il consumatore finale. Su questo aspetto vorrei avere un approfondimento da parte vostra e una valutazione circa la proposta fatta in occasione del cosiddetto decreto-legge liberalizzazioni (o meglio, l'innovazione che è stata introdotta in quella sede), che comunque prevede la possibilità di superare anche il vincolo di esclusiva attraverso nuove forme contrattuali individuate a livello nazionale.

Vorrei poi sottolineare che la problematica da voi evidenziata in relazione al privilegio sulle accise è dal mio punto di vista assolutamente condivisibile, in quanto si tratta di rispondere all'esigenza di un sistema di imprese che altrimenti si troverebbe a pagare due volte rispetto all'effettivo obbligo nei confronti dello Stato. Pertanto, quando ci sono esigenze di questo tipo, penso che la risposta immediata del legislatore debba tendere a evitare iniquità e incoerenze che non fanno altro che produrre un effetto recessivo se non depressivo.

*FERRARI AGGRADI.* Onorevole senatrice, vorrei fare una considerazione che credo ci possa aiutare ad approcciare il problema in termini di costo dei carburanti sulla rete di distribuzione stradale. Io ho affrontato questo tema nella mia relazione e ci tengo a ribadirlo: oggi il costo di un litro di carburante, gasolio e benzina è di circa 1,85 euro; se, per effetto dell'arrivo di uno *tsunami*, non esistesse più la distribuzione capillare e quindi dovessimo andare a fare la benzina a Genova direttamente dalla bettolina che arriva col prodotto raffinato, esso costerebbe 1,70 euro. Abbiamo cioè «perso» – uso questo termine perché le cose si vedono in una certa ottica e per facilità – 12 anni a ragionare sulla rivisitazione di una rete distributiva che, nel valore complessivo della problematica, pesa per il 7 per cento sul prezzo al litro. Abbiamo speso energie e risorse per intervenire su questo aspetto che incide per il 7 per cento, cioè 15 centesimi, al lordo degli sconti. Già oggi se usciamo di qui e in modo oculato andiamo a cercare qualche pompa bianca, qualcosa di particolare, un litro di carburante lo paghiamo sei o sette centesimi di meno e quei 15 centesimi diventano 9.

Stiamo dibattendo su un elemento che ormai non ha più spazio di lavoro, mentre possiamo cercare di migliorare certe questioni, cioè mettere

gli operatori che occupano quel segmento nella condizione di poter vivere. Questo è il vero problema, perché oggi ci sono gestioni che non vengono più prese ma abbandonate; ci sono cioè distributori che vengono chiusi perché non si trova più nessuno che li mandi avanti, perché il settore non ce la fa più. Inoltre, è inutile farci illudere sulle iniziative portate avanti da ENI con il grande sconto che ha praticato in estate: si tratta infatti di un'azione in *marketing* con cui hanno venduto il prodotto con 20 centesimi di sconto e sono andati sotto costo: questa è la realtà e dobbiamo dircela fino in fondo. In un momento di crisi è molto positivo che ciò avvenga, perché i consumatori sono stremati, ma è anche vero che in questo modo rischiamo di lanciare un messaggio assolutamente scorretto. In secondo luogo, se tale iniziativa dovesse proseguire ed essere reiterata, ammazzeremmo la filiera distributiva, che è quella che ha fatto la differenza tra l'epoca in cui avevamo le cosiddette sette sorelle e il dinamismo e la pluralità che sono stati portata dai privati. Questo è il valore che è stato messo a rischio. Mi scuso per il mio fervore, ma il punto della questione sta proprio qui.

Sotto il profilo delle modalità contrattuali da individuare, la verità è che dobbiamo mettere i gestori (cioè la parte che sta a valle, che collabora con noi e che in passato è stata la fortuna delle nostre imprese) nelle condizioni di trovare modalità contrattuali che consentano loro di fare meglio la loro attività. Tuttavia, parlando di chiusura o di parzializzazione dell'esclusiva non facciamo un servizio al Paese perché, per come era stata vista in un primo momento, significa percorrere una strada che porta a devastare il settore. Ognuno di noi, infatti, può comprendere che chi ha un bene che gli serve per vendere il proprio prodotto e lo dà a un terzo in comodato gratuito, è ovvio che farà vendere in quell'impianto il prodotto di chi lo ha dato in comodato gratuito. Altrimenti le cose non possono stare in piedi e se non si facesse così (come potrebbe senz'altro capitare), ci sarebbero problemi costituzionali ma anche uno più grande: il fatto cioè che i gestori verrebbero espulsi dalla filiera distributiva, perché chi ha il distributore non lo darebbe più al gestore, ma lo gestirebbe da sé.

Pertanto, il tema centrale non è l'esclusiva, ma individuare modalità contrattuali che consentano ai gestori di fare meglio il proprio lavoro. Il gestore, per definizione, non ha risorse economiche significative, quindi bisogna metterlo in condizione di non dover fare investimenti per gestire la propria attività, ma di trovare formule contrattuali che gli consentano di avere una giusta marginalità a fronte di impegni coerenti, che non si deve assumere perché non ha la capacità di sostenerli. Questa è la modalità che immaginiamo nelle nuove forme contrattuali: noi crediamo che possa migliorare il sistema, non tanto nei numeri (si tratta pur sempre di 15 centesimi), ma nella possibilità di dare opportunità di sviluppo e di serenità a imprenditori e operatori. Non so se sono riuscito a rispondere in modo compiuto, ma questo è il traguardo cui stiamo puntando oggi.

**FIORONI (PD).** Dottor Ferrari Aggradi, ho compreso perfettamente le sue argomentazioni. Ciò nonostante, la questione che si è posta, anche

in fase di analisi e di modifica – poi – del provvedimento sulle liberalizzazioni in ordine al superamento del vincolo di esclusiva, è stata proprio quella di risolvere il problema della mancanza di concorrenza in un sistema che è integrato verticalmente. Attraverso la nuova formula contrattuale si può trovare il modo – eventualmente – di remunerare l'impianto di per sé stesso, perché dato in gestione.

*FERRARI AGGRADI.* Senatrice Fioroni, ho compreso la distinzione, ma il punto è che la filiera distributiva è totalmente libera. Il problema – quindi – non sussiste.

Per fare un esempio, domani mattina io e lei potremmo aprire un punto vendita stradale e decidere se comprare dalla compagnia petrolifera o tramite il mercato extrarete. Possiamo decidere tutto quello che vogliamo. La parte della filiera distributiva è totalmente libera: non vi sono e, anzi (forse), oggi soffriamo di un eccesso di libertà, perché il vero problema che ho ricordato nella relazione è che abbiamo 25.000 punti vendita, quando – probabilmente – ne dovremmo avere 18.000. Questa libertà, se da una parte ha prodotto degli effetti positivi in termini di capillarità del servizio, dall'altra produce un danno, perché determina una riduzione dell'erogato e – quindi – minori possibilità di marginalità e costi superiori. La filiera – quindi – è liberissima.

Il vero problema, che ho sottolineato nella relazione, è il fatto che, a monte della filiera distributiva, vi è una zona opaca (se vogliamo usare questo termine): mi riferisco al famoso prezzo Platts della quotazione dei combustibili. Occorre quindi intervenire nella fase della logistica, che è fondamentale, per avere degli spazi che oggi non sono consentiti in ragioni delle motivazioni che ho ricordato nella relazione. Non è la filiera distributiva il terreno su cui dobbiamo lavorare: noi ci siamo sempre concentrati in tale ambito, che però, ormai, per certi versi, è una *tabula rasa*. Bisogna salire di un gradino ed è lì che occorre andare ad esplorare: è lì che bisogna creare le condizioni per mettere altri operatori nella condizione di potersi affrancare rispetto ai competitori istituzionali, che sono le compagnie petrolifere. In una parola, occorre andare sul mercato internazionale.

PRESIDENTE. Di fatto, bisogna modificare l'offerta.

*FERRARI AGGRADI.* Di fatto, occorre modificare l'importazione.

*BUBBICO (PD).* Le due cose – ovviamente – non sono in contraddizione, perché la componente distributiva ha il suo peso ed aprire quel settore, rompendo la verticalizzazione, non confligge con l'obiettivo che lei segnala e che ci pare particolarmente rilevante.

A quel punto, infatti, bisognerebbe determinare le condizioni affinché un vero mercato possa essere animato. Oggi leggiamo una rigida verticalizzazione, al netto della specifica situazione degli operatori indipendenti ma, di fatto, la dimensione prevalente (oltre il 50 per cento) riguarda

una filiera verticalmente integrata. Ripeto: bisogna romperla. Lei ha perfettamente ragione quando dice che, per lungo tempo, l'attenzione è stata concentrata sull'ultima parte della filiera, che pesa per meno di un terzo (o forse di un quarto); al contrario, sarebbe importante agire sull'altra componente, che ha un peso ben più significativo.

*FERRARI AGGRADI.* Assolutamente sì, ma con un'attenzione a quanto di buono siamo riusciti a costruire in questi dieci anni, perché è di questo stiamo parlando. Non ci dimentichiamo che, come indipendenti, abbiamo conquistato degli spazi che sono passati dal 25 al 50 per cento, a testimonianza che un percorso è stato fatto nella fase distributiva. La mia sensazione è che la vera sfida sia quella di aprire, per quanto possibile, il pezzo che sta sopra.

*BUBBICO (PD).* Ma lì la partita è tutta per voi e si apre per voi. Avendo realizzato condizioni di massa critica, al fine di proporvi come operatori rilevanti potreste agire perché quella frontiera venisse abbattuta. Le norme – ovviamente – dovrebbero agevolare questo percorso.

*FERRARI AGGRADI.* Assolutamente sì: questo è il passaggio.

*PRESIDENTE.* Dottor Ferrari Aggradi, quando ha parlato dello sconto dell'ENI nel *week-end*, ha detto che nell'operazione l'ENI è andata in perdita. L'operazione nuova importazione avvantaggerebbe i vostri rappresentanti? Ci può anche spiegare come mai l'ENI faccia questa scelta?

*FERRARI AGGRADI.* In questo momento, la fase importazione è opaca per noi. Noi vorremmo andare, ma servono gli strumenti per poterlo fare.

Quanto all'apertura della logistica, è tutto da scoprire cosa si produca, perché – nella realtà – quella è una delle poche cose che tiene e non si sa cosa vi sia dietro. Noi vorremmo andare a scoprirla, ovviamente in termini imprenditoriali e commerciali.

In relazione all'iniziativa dell'ENI, posso fornire un dato: nella parte raffinazione e mercato (quindi la nostra parte più un pezzetto, perché l'ENI è divisa a compartimenti), l'ENI ha perso un miliardo di euro negli ultimi tre anni. Sto parlando di bilanci certificati. L'aggregato utile di esercizio dell'ENI dell'ultimo anno è stato pari a 4 miliardi di euro, perché l'azienda è attiva su tutta la filiera dell'energia. L'ENI può quindi tranquillamente permettersi il lusso di prendere 200 milioni di euro (che, a detta del presidente Scaroni, è quanto è costata questa iniziativa) e metterli lì.

*PRESIDENTE.* L'iniziativa serve a fidelizzare l'utente?

*FERRARI AGGRADI.* Assolutamente no, perché ormai l'utente ha capito che deve guardare il prezzo. Se durante il periodo settimanale il

prezzo sale, l'utente va a fare rifornimento di benzina presso altri distributori, come, ad esempio, la Q8 o l'indipendente che alza la propria bandiera. Ripeto: l'utente si reca presso l'impianto di distribuzione più conveniente. È assolutamente una bufala pensare di fidelizzare l'utente attraverso un'iniziativa di questo genere.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Ferrari Aggradi per il prezioso contributo che ha offerto alla Commissione.

Avverto la Commissione che il documento che ci è stato consegnato dal presidente di Assopetroli, poiché nulla osta da parte di quest'ultimo, sarà pubblicato sulla pagina *web* della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,15.*

€ 2,00