Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

Indagine conoscitiva sulla capacità competitiva del sistema Italia, sulle dinamiche del PIL nel periodo 1992-2025 in rapporto alla media UE e sulle leve di intervento sui settori produttivi per sostenere la crescita economica

Contributo di Assopetroli-Assoenergia

X Commissione Attività Produttive
Camera dei Deputati

30 luglio 2026

Premessa: l'energia come infrastruttura della competitività

Un sistema di distribuzione energetica efficiente, capillare e resiliente è un'infrastruttura essenziale per la competitività del Paese. Dalla sua capacità di assicurare energia alle imprese e ai territori in condizioni di affidabilità dipendono continuità produttiva, costo della logistica, produttività delle filiere, attrazione degli investimenti e crescita del PIL. La politica energetica non è quindi una politica settoriale, ma una componente della politica industriale e della sicurezza economica nazionale.

In questo contesto opera Assopetroli-Assoenergia, associazione aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia e a UPEI, che rappresenta dal 1949 le PMI attive nel commercio di carburanti liquidi e gassosi e nei servizi per l'efficienza energetica. Le imprese associate operano nella rete stradale e nel comparto extrarete, rifornendo pubblica amministrazione, industria, autotrasporto, agricoltura, marina e aviazione, nonché nel trasporto e nella distribuzione di gas naturale, biometano e GNL.

Alle aziende associate fa capo circa il 60% della rete distributiva stradale italiana, pari a circa 22.000 punti vendita, e almeno il 60% della distribuzione all'ingrosso dei carburanti nel segmento extrarete. Questa presenza capillare collega i mercati energetici al sistema produttivo e costituisce un'infrastruttura strategica per la resilienza delle filiere e la coesione territoriale.

Le PMI della distribuzione garantiscono continuità degli approvvigionamenti, pluralità degli operatori e concorrenza, assicurando il servizio anche nelle aree meno attrattive per il mercato. Depositi e punti vendita rappresentano un patrimonio infrastrutturale già disponibile, da evolvere verso la distribuzione di una pluralità di vettori energetici. Valorizzarlo significa ridurre i costi della transizione, rafforzare la sicurezza economica e sostenere gli investimenti senza disperdere capitale, competenze e occupazione.

Il presente contributo individua i principali fattori che limitano questa funzione strategica e propone interventi regolatori, industriali, fiscali e finanziari per trasformare la transizione energetica in un fattore di produttività, investimenti e crescita. La distribuzione energetica è assunta non come oggetto dell'analisi, ma come chiave di lettura della capacità competitiva del sistema Italia.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

1. Vincoli alla competitività, agli investimenti e alla crescita

1.1 Instabilità regolatoria e costo dell'incertezza per il sistema produttivo

Il quadro europeo attribuisce alle energie rinnovabili un ruolo centrale nella decarbonizzazione dei trasporti, ma conserva incoerenze che producono incertezza, aumentano il costo del capitale e indeboliscono la capacità del sistema produttivo italiano di programmare investimenti di lungo periodo. In particolare:

- la direttiva RED III fissa per il 2030 un obiettivo del 29% di energia rinnovabile nei trasporti, riconoscendo esplicitamente il ruolo strutturale dei biocarburanti sostenibili;
- il sistema ETS2 attribuisce correttamente un fattore emissivo pari a zero ai carburanti "RED-compliant", riconoscendone il contributo alla decarbonizzazione lungo il ciclo di vita;
- al contrario, il Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di CO_2 per auto e veicoli leggeri continua a considerare esclusivamente le emissioni allo scarico, senza riconoscere in modo adeguato il contributo dei carburanti rinnovabili e a ridotto contenuto di carbonio.

Questo strabismo normativo non è soltanto un problema ambientale o settoriale: genera segnali di mercato contraddittori, penalizza le tecnologie già disponibili, accresce il rischio regolatorio e riduce l'attrattività dell'Italia come destinazione di investimenti industriali.

Per le PMI l'incertezza si traduce nel rinvio della riconversione di depositi e impianti e nella difficoltà di sottoscrivere contratti pluriennali di approvvigionamento. Ne risentono la capacità di innovazione, la produttività degli asset e la velocità con cui nuove soluzioni possono raggiungere il mercato.

Il rinvio degli investimenti impedisce le economie di scala e mantiene elevati i costi delle tecnologie emergenti. Si alimenta così un circolo vizioso che grava sulla competitività: l'incertezza comprime la domanda, la domanda insufficiente mantiene alti i costi unitari e questi costi frenano ulteriormente investimenti, innovazione e crescita.

1.2 Approvvigionamenti, autonomia strategica e sicurezza economica nazionale

I grossisti indipendenti collegano i principali fornitori alle reti distributive, alle imprese e alle utenze professionali. La continuità di questo collegamento è un presidio della sicurezza economica nazionale: senza un accesso affidabile ai prodotti energetici aumentano il rischio di interruzioni produttive, i costi della logistica e la vulnerabilità delle filiere.

Il progressivo smantellamento e la riconversione della capacità di raffinazione europea e nazionale stanno riducendo la disponibilità di prodotti finiti, accrescendo la dipendenza dalle importazioni e concentrando l'offerta in un numero sempre più limitato di operatori. Per i grossisti indipendenti ciò significa maggiore volatilità, fabbisogni finanziari più elevati e minori

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

alternative di approvvigionamento; per il Paese significa una crescente esposizione agli shock geopolitici, logistici e commerciali.

L'erosione della capacità produttiva e la progressiva concentrazione dell'offerta stanno indebolendo la concorrenza, la resilienza della distribuzione e la capacità di garantire approvvigionamenti capillari sul territorio. La questione riguarda quindi l'autonomia strategica dell'Italia e dell'Europa: non l'autarchia, ma la capacità di diversificare fonti e rotte di approvvigionamento, preservare infrastrutture e scorte strategiche e reagire alle crisi senza trasferire costi sproporzionati a imprese e consumatori.

È quindi necessaria una politica organica che integri produzione, importazione, stoccaggio e distribuzione dei prodotti conformi agli standard europei. Preservare una pluralità di fonti, operatori e infrastrutture logistiche, garantendone un accesso non discriminatorio, è una condizione essenziale per rafforzare la resilienza delle filiere, la stabilità dei prezzi e la sicurezza economica del sistema Italia.

1.3 Rete distributiva: dalla razionalizzazione alla capacità di investimento

La rete italiana presenta una struttura frammentata: a un numero molto elevato di punti vendita corrispondono volumi medi sensibilmente inferiori a quelli dei principali Paesi europei. La questione non riguarda il numero degli impianti in sé, ma la loro sostenibilità economica e la capacità di offrire servizi efficienti a imprese, mobilità e territori.

Secondo le nostre stime, gli oltre 22.000 impianti erogano mediamente circa 1,3 milioni di litri l'anno, contro una media europea superiore a 3 milioni. Volumi e margini insufficienti comprimono gli investimenti in sicurezza, digitalizzazione, qualità dei servizi e nuovi vettori energetici, riducendo la produttività del capitale infrastrutturale e ampliando il divario competitivo rispetto agli altri Paesi.

La razionalizzazione non è quindi un fine, né può ridursi a una politica di chiusure. È lo strumento per ristabilire la sostenibilità economica degli impianti, aumentarne la capacità di investimento e accompagnarne l'evoluzione verso infrastrutture multi-energia, capaci di distribuire carburanti rinnovabili, elettricità, biometano, idrogeno e servizi integrati per la mobilità.

Il processo deve essere ordinato e accompagnato: dismissione e bonifica dei punti vendita privi di prospettive, concentrazione delle risorse sugli impianti con potenziale industriale, territoriale e ambientale, semplificazione degli adeguamenti e tutela degli investimenti già realizzati. Al contrario, nuovi obblighi privi di adeguati volumi aggraverebbero la fragilità economica della rete e finirebbero per rallentare la transizione.

I criteri devono considerare anche il valore del presidio nelle aree interne, montane e insulari. Qui la continuità del servizio sostiene la competitività delle imprese locali, riduce i costi di accesso ai servizi essenziali e rafforza la coesione territoriale; la salvaguardia selettiva può pertanto essere giustificata anche in presenza di una redditività più contenuta.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

1.4 Fiscalità ambientale come leva di politica industriale. Le criticità dell'ETS

La tassazione dell'energia incide sul costo della mobilità e della logistica e si trasmette lungo tutte le filiere. Nel 2024, il 92,1% delle merci trasportate via terra in Italia ha viaggiato su strada: un aumento del costo dei carburanti riduce i margini delle imprese, alimenta i prezzi dei beni e indebolisce la competitività delle produzioni italiane, soprattutto di quelle più esposte alla concorrenza internazionale.

La fiscalità ambientale deve quindi essere anche politica industriale: segnali di prezzo coerenti, stabili e selettivi possono orientare capitale privato verso biocarburanti, biometano e soluzioni a minore intensità carbonica. Se il prelievo ignora le prestazioni lungo il ciclo di vita, le tecnologie più mature e immediatamente utilizzabili restano penalizzate, gli investimenti vengono rinviati e la decarbonizzazione diventa più costosa.

In questo quadro, l'ETS e la sua estensione ai combustibili per trasporto e riscaldamento mostrano un limite strutturale: affidare a un prezzo della CO_2 volatile, finanziarizzato e non pienamente governabile il compito di guidare scelte industriali pluriennali significa introdurre un ulteriore fattore di incertezza nei costi energetici. Il meccanismo rischia di colpire in modo indiscriminato imprese, logistica e famiglie prima che siano disponibili alternative tecniche ed economiche realmente accessibili; inoltre, se il gettito non è vincolato con trasparenza agli investimenti, l'ETS si riduce a una sovrattassa regressiva, capace di comprimere competitività e sostenibilità economica e sociale, senza garantire una corrispondente riduzione delle emissioni. L'Italia deve pertanto chiedere salvaguardie sui prezzi, prevedibilità, riconoscimento effettivo dei combustibili rinnovabili e piena restituzione delle risorse alla transizione del sistema produttivo.

1.5 Credito: il polmone finanziario delle filiere produttive

Le imprese della distribuzione anticipano risorse ingenti per acquistare, detenere e consegnare energia alle attività produttive, spesso prima dell'incasso dai clienti. Svolgono così una funzione di polmone finanziario del sistema, trasformando credito e capitale circolante in continuità operativa per trasporto, industria, agricoltura, servizi e pubbliche amministrazioni.

L'aumento dei prezzi accresce automaticamente il capitale necessario a finanziare la stessa quantità di prodotto. A parità di volumi e di qualità dell'impresa, aumentano linee di credito, oneri finanziari e garanzie richieste. Una tensione esogena e temporanea dei prezzi può così generare una crisi di liquidità anche in imprese solide, senza alcun deterioramento del loro merito industriale o gestionale.

Valutazioni standardizzate rischiano di confondere la crescita nominale del fatturato, la componente fiscale del prezzo e la volatilità delle scorte con un peggioramento del rischio aziendale. La conseguente restrizione del credito non colpisce solo i distributori, ma si propaga ai clienti produttivi, riduce la resilienza delle filiere e amplifica gli effetti degli shock energetici sull'economia reale.

Politiche di garanzia e criteri bancari devono quindi riconoscere questa funzione sistemica, neutralizzando gli effetti contabili delle accise e della volatilità e distinguendo il fabbisogno di

capitale circolante dalla debolezza strutturale dell'impresa. Proteggere questo canale finanziario significa tutelare produzione, occupazione e continuità degli approvvigionamenti.

2. Priorità strategiche per la competitività del sistema Italia

- **Governance unitaria per energia, industria e trasporti –** Istituire presso la Presidenza del Consiglio un coordinamento permanente tra politiche climatiche, industriali, fiscali, creditizie e dei trasporti. Ogni provvedimento dovrebbe essere valutato per impatto su produttività, costo della logistica, investimenti, sicurezza economica e crescita, oltre che per coerenza con gli obiettivi climatici.

- **Neutralità tecnologica e certezza regolatoria –** Promuovere in sede europea criteri trasparenti e verificabili basati sulle emissioni lungo l'intero ciclo di vita. La neutralità tecnologica deve premiare le prestazioni certificate e consentire alle imprese di scegliere il mix più efficace, evitando esclusioni regolatorie che distruggano capitale e competenze prima della disponibilità di alternative competitive.

- **Piano industriale per i combustibili rinnovabili –** Definire obiettivi pluriennali per biocarburanti sostenibili, biometano e altri combustibili rinnovabili; criteri stabili di sostenibilità; strumenti iniziali di sostegno alla riduzione emissiva; procedure semplici per adeguare depositi e impianti; standard tecnici uniformi. Il piano deve sviluppare domanda, offerta e competenze nazionali, rafforzando investimenti e autonomia strategica.

- **Sicurezza dei prodotti finiti e della logistica –** Mappare capacità di raffinazione, importazione, stoccaggio e distribuzione; diversificare fonti e rotte; monitorare la concentrazione dell'offerta; garantire accesso equo alle infrastrutture essenziali; sostenere depositi strategici e multi-prodotto; rafforzare scorte, trasparenza dei flussi e meccanismi di emergenza.

- **Riforma della rete orientata agli investimenti –** Attuare, con Regioni e Comuni, una razionalizzazione selettiva che aumenti sostenibilità economica, produttività e capacità di investimento degli impianti. Servono anagrafe unica, chiusure incentivate e bonifiche, tutela dei presidi a fallimento di mercato, sostegno agli impianti efficienti e autorizzazioni rapide per elettrico, biometano, idrogeno, combustibili rinnovabili e servizi non-oil.

- **Fiscalità per la decarbonizzazione e la competitività –** Modulazione pluriennale del prelievo in base alla riduzione certificata delle emissioni lungo il ciclo di vita; salvaguardie contro l'eccessiva volatilità dei costi ETS; destinazione trasparente e vincolata dei proventi alla riconversione delle imprese, alla logistica e alla tutela dei soggetti vulnerabili. Il fisco deve orientare gli investimenti, non limitarsi a penalizzare i consumi.

- **Credito e garanzie per la continuità produttiva –** Creare una sezione dedicata del Fondo di garanzia per le PMI, coperture per l'acquisto di scorte, durate coerenti con la riconversione e plafond dedicati. Nella valutazione del merito creditizio devono essere neutralizzati la componente fiscale del fatturato e gli effetti transitori della volatilità dei prezzi.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

3. Misure di accompagnamento

- **Fondo per hub multi-energia –** Finanziare infrastrutture di ricarica, stoccaggio e distribuzione di carburanti rinnovabili, fotovoltaico, accumulo, digitalizzazione, efficienza energetica, sicurezza e servizi alla mobilità, privilegiando progetti cantierabili, integrazione di più vettori e mantenimento dell'occupazione.

- **Aggregazioni e reti d'impresa –** Incentivare fusioni, consorzi, contratti di rete e piattaforme comuni di acquisto e logistica, con strumenti fiscali e finanziari dedicati. La crescita dimensionale rafforza il potere contrattuale, la diversificazione e gli investimenti senza sacrificare la presenza territoriale delle PMI.

- **Dati, competenze e monitoraggio –** Istituire un Osservatorio condiviso tra MASE, MIMIT, ISTAT, Agenzia delle Dogane e operatori, con dati omogenei su impianti, capacità logistica, margini, investimenti, occupazione, credito e nuovi vettori. Affiancare formazione degli operatori e informazione ai consumatori: una politica industriale efficace richiede evidenze aggiornate e competenze diffuse.

Conclusione: energia, produttività e crescita

La competitività del sistema produttivo italiano dipende anche dalla qualità della sua infrastruttura energetica diffusa. Una distribuzione efficiente riduce i costi logistici; una filiera resiliente protegge imprese e territori dagli shock; una regolazione tecnologicamente neutrale orienta gli investimenti; una rete in grado di evolvere sostiene la transizione salvaguardando il capitale produttivo. Rafforzare questa infrastruttura significa accrescere la sicurezza economica, la produttività e l'attrattività del Paese, facendo della decarbonizzazione una leva di innovazione e crescita.

Assopetroli-Assoenergia ringrazia la Commissione per l'attenzione e resta a piena disposizione per eventuali approfondimenti.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156