



UNA RETE CARBURANTI DIVERSA È POSSIBILE?

Opportunità e sfide per un piano carburanti moderno, efficiente e inclusivo

Arianna Cappelli

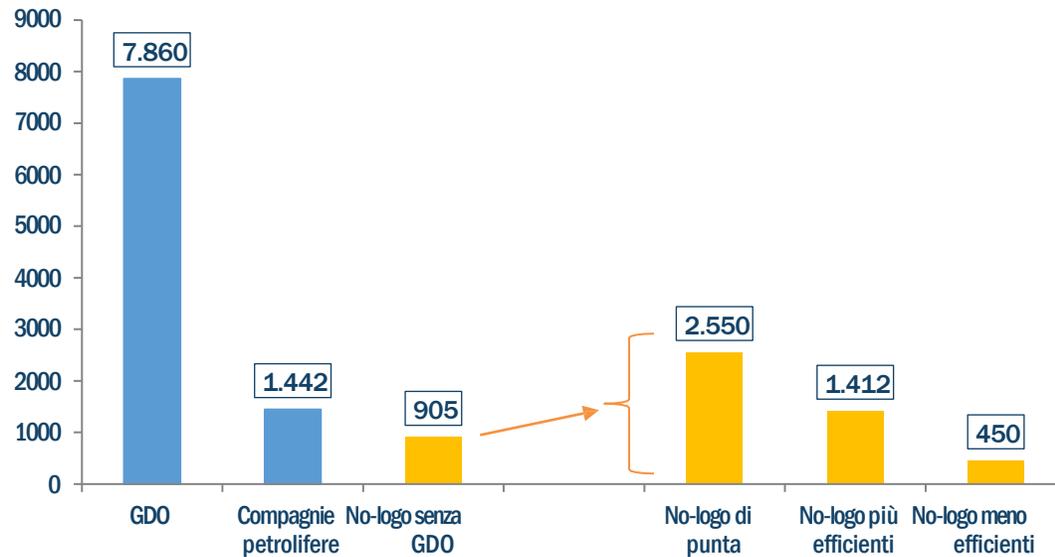
Rapporti con Istituzioni ed Enti locali

PREMESSA E SINTESI DELLO STUDIO

- Lo studio si propone come strumento di conoscenza e confronto con le Istituzioni, gli operatori e i diversi stakeholder, al fine di valutare possibili nuovi interventi, nazionali e territoriali, pubblici e privati, per promuovere la razionalizzazione, modernizzazione e decarbonizzazione della rete
- Lo studio si basa sull'elaborazione di statistiche che mettono in relazione banche dati ufficiali (e.g. Anagrafe Carburanti, Osservaprezzi, Dati ACI1) con analisi elaborate dal Centro Studi UNEM
- Rispetto alla media europea, la rete italiana di distribuzione carburanti presenta un elevato numero di impianti (es. 22.187 vs 11.166 media di UK, Francia, Germania e Spagna), spesso di piccole dimensioni, con attività non-oil poco sviluppate e un erogato medio molto inferiore (es. 1.370 m³ vs 3.480 m³ dei Big Four europei)
- Nei prossimi anni, i carburanti venduti sulla rete si ridurranno per l'aumento dell'efficienza dei veicoli e per lo sviluppo delle motorizzazioni elettriche, con una conseguente ulteriore contrazione degli erogati
- Necessario promuovere una rete moderna, in un contesto di neutralità e pluralità tecnologica, con un servizio sempre più efficiente e decarbonizzato attraverso la diffusione di una molteplicità di prodotti a zero e a basse emissioni, come i biocarburanti, gli e-fuels, l'idrogeno e la ricarica elettrica

ANALISI DELLA RETE CARBURANTI NAZIONALE

Erogato medio pp.vv. per marchio
(2022, m³)



Numero PP.VV.	140	15.452	6.595	644	1.550	4.401
---------------	-----	--------	-------	-----	-------	-------

Fonte: Stime Unem

FENOMENI VERIFICATISI SULLA RETE NEGLI ULTIMI ANNI

Non tutte le Regioni si sono adeguate alle disposizioni del d.lgs. di recepimento della DAFI, non superate dall'AFIR, e molti Comuni non hanno dato seguito alle norme per la razionalizzazione della rete

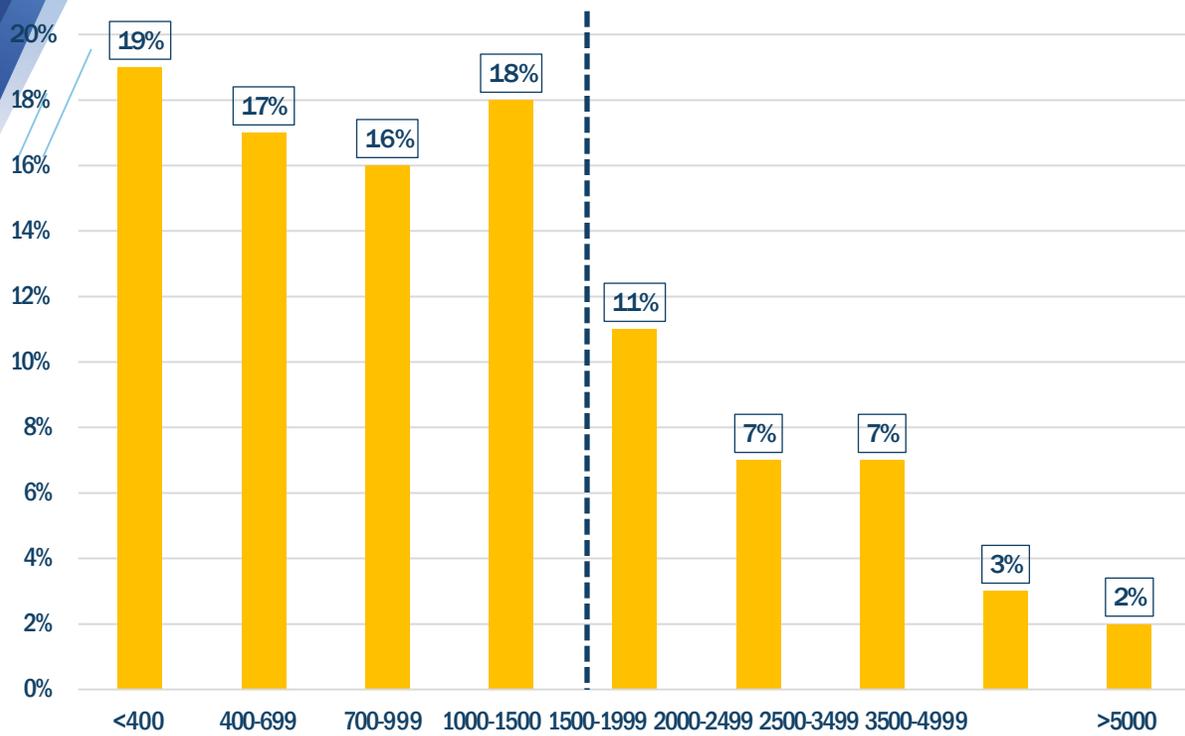
Trasformazione di impianti esistenti in impianti automat

Freno, soprattutto all'interno dei centri abitati, all'auspicata ristrutturazione totale dei PV più obsoleti

Diffusione di fenomeni di illegalità sulla rete

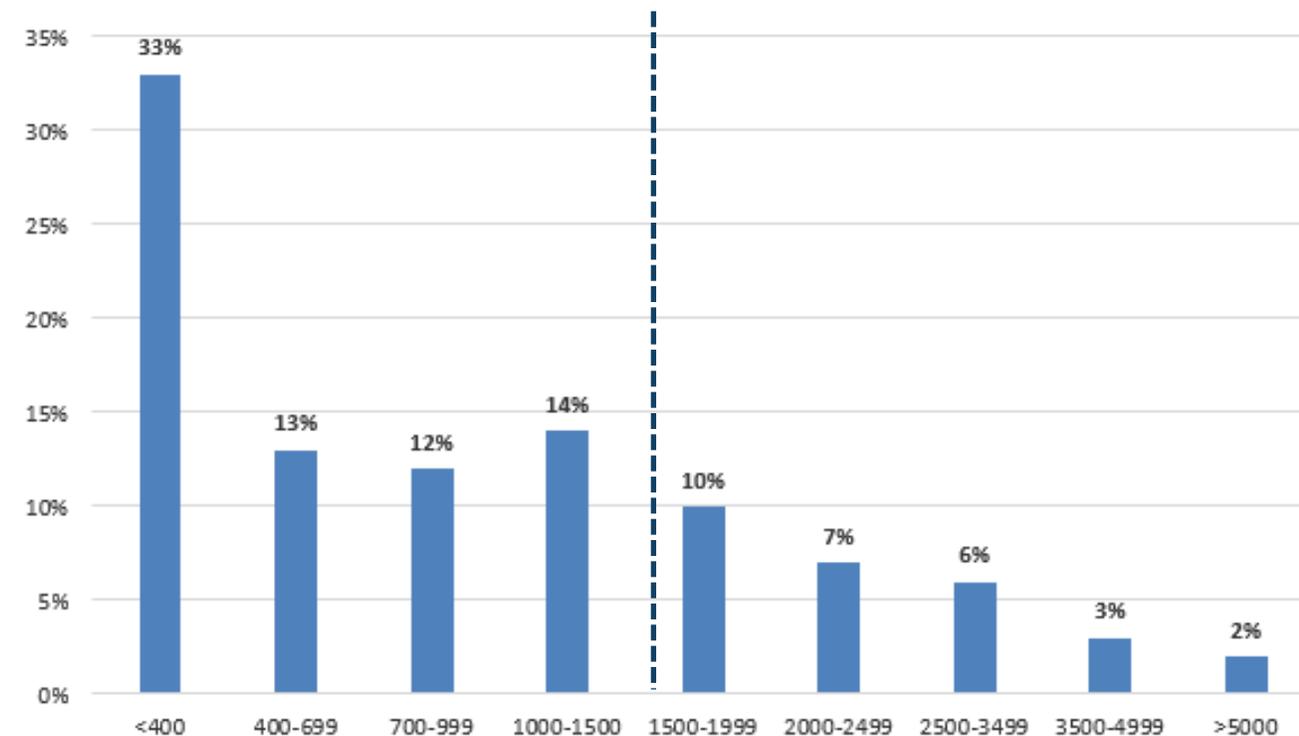
ANALISI DELLA RETE CARBURANTI NAZIONALE

Ripartizione stimata degli impianti per fasce di erogato (mc)



Circa il 20% dei PV eroga meno di 400.000 lt/anno di prodotto, con ricavi lordi stimati tra i 15.000 e i 30.000 € l'anno per il gestore (considerando una forchetta tra i 5 e i 10 cents/lt di margine lordo su un erogato medio di 300 klt)

Ripartizione stimata degli impianti per fasce di erogato (mc) al 2030



Con l'attuale rete di vendita 1/3 degli impianti erogherà meno di 400.000 lt/al 2030, un volume evidentemente incompatibile per poter garantire una pur minima profittabilità economica

Fonte: Stime Unem

ANALISI DELLA RETE CARBURANTI NAZIONALE

Totale impianti 22.187

Tot. impianti Lazio: 2.179
- 2^ Regione per n. p.v.
- 9^ per erogato medio



EROGATO NAZIONALE MEDIO 1.370 mc

EROGATO ROMA: 1.512 (+15%)

EROGATO MILANO: 2.080 (+22%)

EROGATO TORINO: 1.370 (+13%)

EROGATO NAPOLI: 1.183 (+3%)

- Erogato medio sopra la media nazionale (1.370 mc)
- Erogato medio sostanzialmente in linea con la media nazionale
- Erogato medio sotto la media nazionale

Attualmente il 23% degli impianti associati ad Unem eroga HVO. Dato in continua crescita

- 154 impianti LNG in esercizio
- Di cui 10 nel Lazio
- 716 impianti con colonnine di ricarica attive
- 4.640 impianti GPL in esercizio
- Di cui 452 nel Lazio
- 1.405 impianti CNG in esercizio
- Di cui 85 nel Lazio

Fonte: Stime Unem, Motus-E e Federmetano

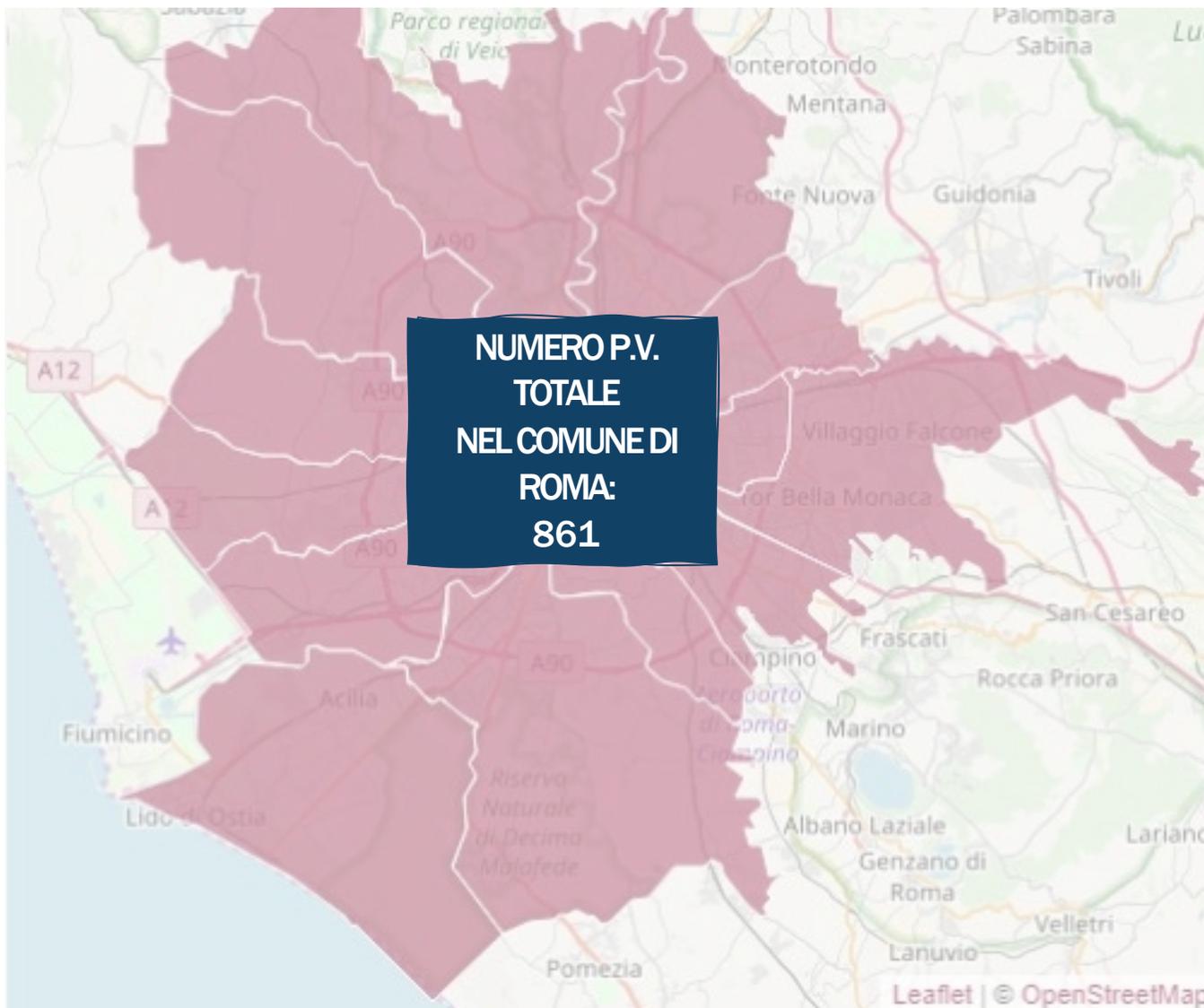
LA RETE CARBURANTI NEL COMUNE DI ROMA

37 impianti erogano biometano

109 impianti erogano GPL

25 impianti con servizi di ricarica elettrica

Da 1 a 3 infrastrutture di ricarica per impianto (da 2 a 4 prese ognuna)



Biocarburanti

120.000 tonnellate miscelate nei prodotti fossili nel 2024

Circa il 26% degli impianti associati a UNEM eroga HVO in purezza

AREA ANALIZZATA NEL COMUNE DI ROMA

Circa il 22% degli impianti associati a Unem eroganti HVO

6 dei 25 impianti dotati di infrastrutture di ricarica elettrica

3 dei 37 impianti eroganti biometano



TIPOLOGIE DI IMPIANTI NELL'AREA ESAMINTA

Chiosco senza piazzale, integrato su marciapiede o bordo strada - Solo rifornimento

1



Piccolo piazzale con copertura e piccolo chiosco - Rifornimento, talvolta shop

2



Piazzale medio, piccolo / medio shop, nessun altro servizio aggiuntivo - Rifornimento, shop

3

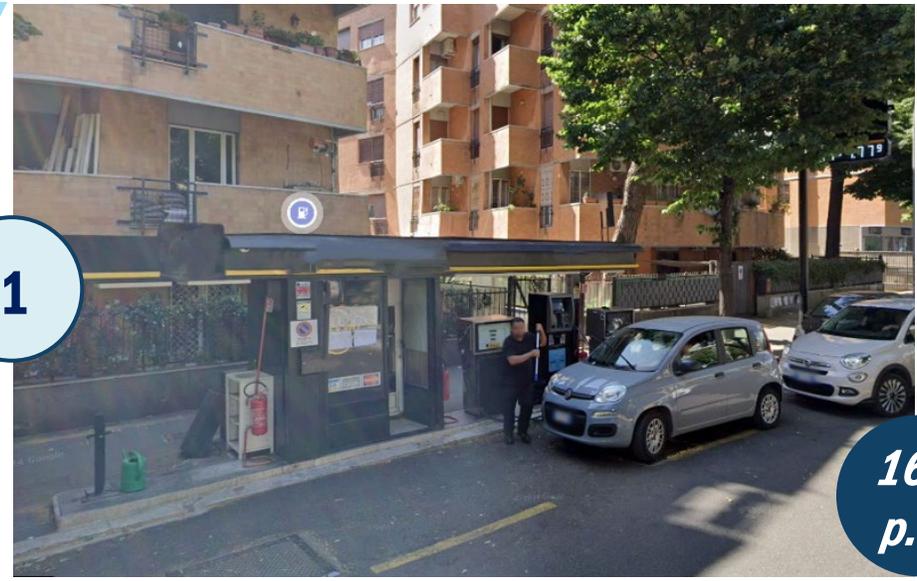


Ampio piazzale, pensilina, shop, bar, officina o lavaggio - Rifornimento, shop, altri servizi

4



TIPOLOGIE DI IMPIANTI NELL'AREA ESAMINATA



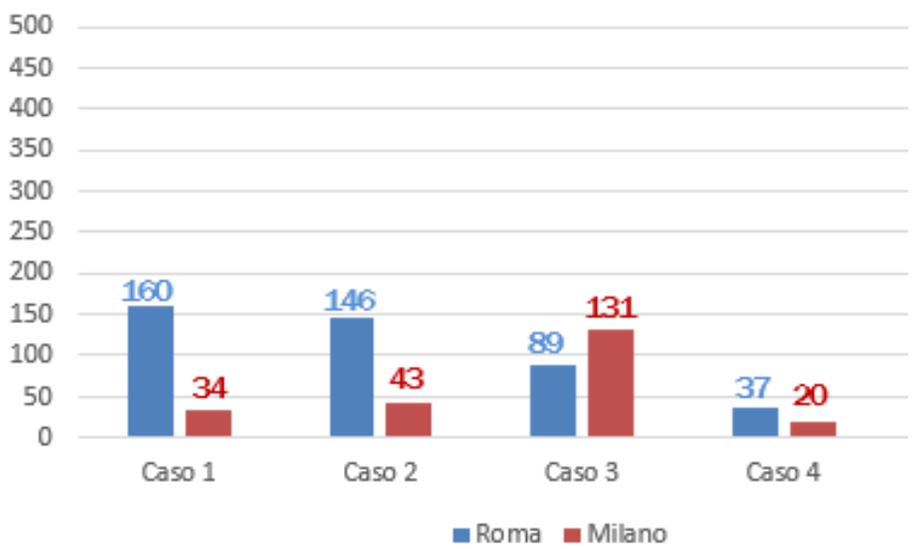
CONFRONTO COMUNE DI ROMA E COMUNE DI MILANO

HVO
(dati Associate UNEM)
23% (R)
Vs
40% (M)

Biometano
3 (R)
Vs
11 (M)

Ricarica elettrica
6 (R)
Vs
13 (M)

Confronto casistiche per tipologie p.v.



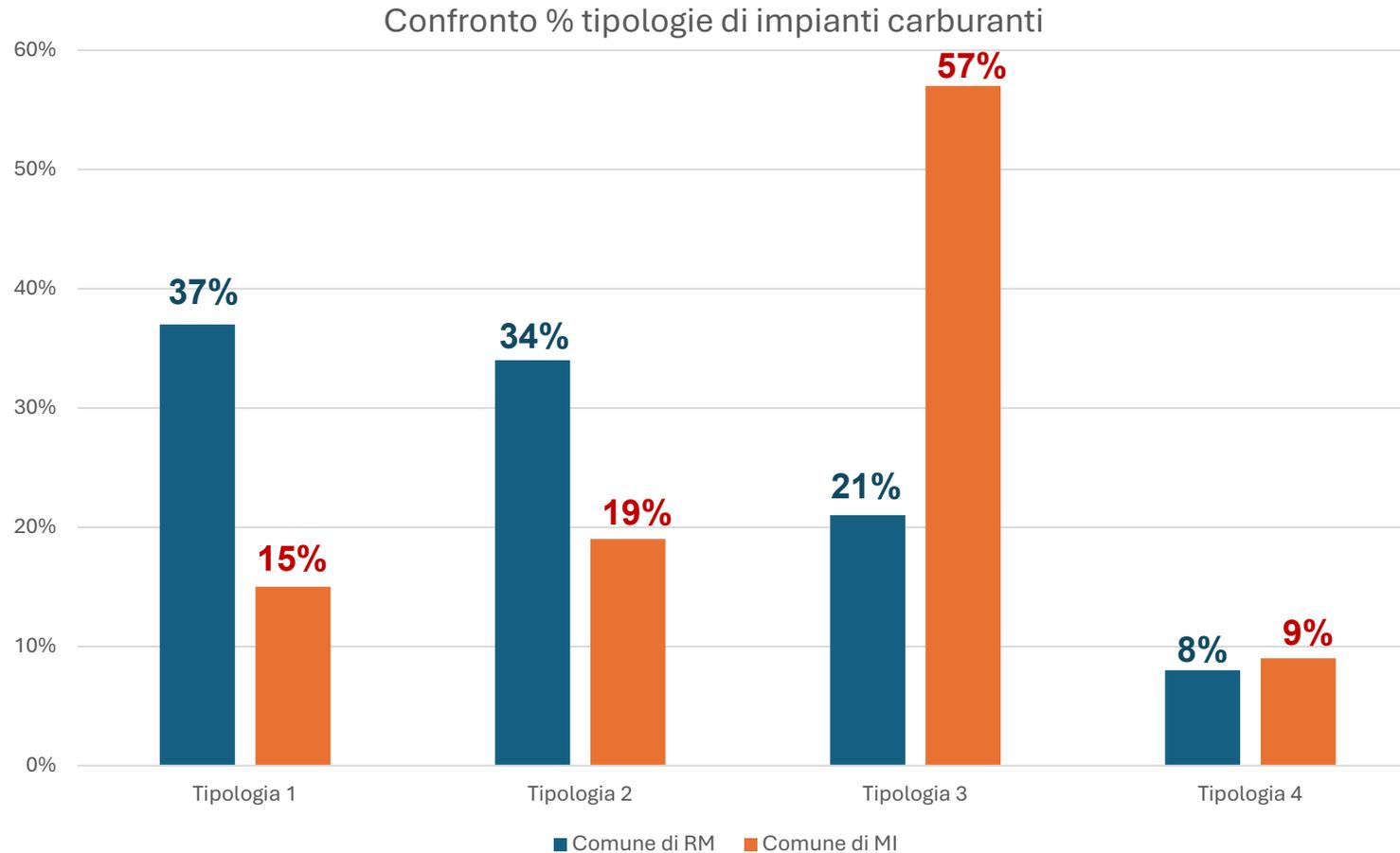
SUPERIFICIE
Area selezionata del Comune di Roma: 144 km²
Area del Comune di Milano: 181 km²

NUMERO P.V.
432 (Roma)
Vs
228 (Milano)

ALCUNE CONSIDERAZIONI

- Assunzione di base: il confronto è basato sull'area designata del Comune di Roma (RM) e sull'intero territorio del Comune di Milano (MI)
- Il Comune di Milano, negli anni, ha condotto una importante opera di razionalizzazione, sviluppo del TPL e sharing mobility
- La razionalizzazione del Comune di Milano ha comportato un miglioramento nel servizio offerto dagli impianti rimasti attivi, con ammodernamento e potenziamento della rete

CONFRONTO COMUNE DI ROMA E COMUNE DI MILANO



- 37% (RM) vs 15% (MI) di piccoli chioschi con solo prodotti base, integrati su marciapiede o a bordo strada (tipologia 1)
 - 71% (RM) vs 24% (MI) di impianti con spazi limitati per sviluppare attività integrative (tipologie 1 e 2)
 - 29% (RM) vs 66% (MI) di impianti con spazi adeguati, dotati di shop e spesso di altri servizi (tipologie 3 e 4)

RISCHI DI UNA CONVERSIONE NON GOVERNATA



Rischi in caso di mancanza di adeguati controlli e interventi sulla rete



Senza le opportune azioni di messa in sicurezza, ripristino dei luoghi, eventuale bonifica



L'IMPORTANZA DI RAZIONALIZZARE E AMMODERNARE LA RETE

SICUREZZA

Chiudere gli impianti definiti incompatibili per legge (allineamento normativo)

EFFICIENZA

Ridurre la presenza di impianti obsoleti o sottodimensionati consente di concentrare l'offerta su strutture moderne ed efficienti

SOSTENIBILITA'

Favorire l'introduzione di nuove tecnologie e carburanti alternativi, adeguando la rete alla transizione energetica

Chiudere o riconvertire gli impianti vetusti e inefficienti in aree urbane

COMPETITIVITA'

La domanda di carburanti tradizionali è in calo, mentre aumenta la diffusione di HVO, elettrico, biometano e altri vettori energetici

Impianti moderni ed efficienti per offrire più prodotti e servizi, anche legati alla sharing mobility e migliorando la qualità complessiva per gli utenti

CONCLUSIONI

- La rete di distribuzione carburanti italiana è inefficiente, con un numero eccessivo di punti vendita a basso erogato
- La rete carburanti di Roma appare vetusta, parcellizzata e con una forte inerzia alla modernizzazione
- Serve considerare un nuovo Piano Carburanti del Comune di Roma che, in armonia con il PGR e il PUMS stimoli una razionalizzazione e trasformazione della rete di distribuzione dei servizi per la mobilità
- Le Istituzioni, insieme agli operatori, hanno un ruolo centrale nel promuovere la ristrutturazione, garantendo servizi all'utenza efficienti e innovativi e, al contempo, rendendo la rete più sostenibile sotto il profilo ambientale e della sicurezza



Seguici sui nostri canali social

 www.unem.it  [/company/ unem](https://www.linkedin.com/company/unem)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi)

 [@unem_it](https://twitter.com/unem_it)