

OCCORRE CREARE LE CONDIZIONI PER FAVORIRE GLI INVESTIMENTI

Una rete sovradimensionata, appesantita dalla presenza di impianti non a norma e sempre più in difficoltà nel reperire le risorse per sostenere gli investimenti necessari ad adattare gli impianti alle nuove esigenze rende sempre più urgente il tema degli interventi atti a promuovere una ristrutturazione che porti ad eliminare i "rami secchi" per promuovere lo sviluppo delle realtà più sane.

Intervista a Martino Landi, Presidente Nazionale FAIB

Le App, i servizi dedicati a categorie specifiche di viaggiatori (dagli autotrasportatori ai camperisti), il wi-fi gratuito, il moltiplicarsi dei concept nei quali viene declinata l'offerta di ristorazione, il bar, l'autolavaggio... E, dall'altra parte, le proteste e le minacce di sciopero - ultimo in ordine di tempo lo sciopero bianco del servizio che è appena slittato al prossimo mese di

giugno - che vedono le associazioni di categoria impegnate su più fronti nel tutelare gli interessi della categoria dei gestori. Questo, in estrema semplificazione lo scenario offerto dalla rete italiana delle stazioni di servizio che, proprio mentre sta attraversando una fase di particolare difficoltà, è anche chiamata ad affrontare le sfide poste dall'avvento di nuove forme di mobilità. Da qui prende il via l'intervista a Martino Landi, presidente Faib.

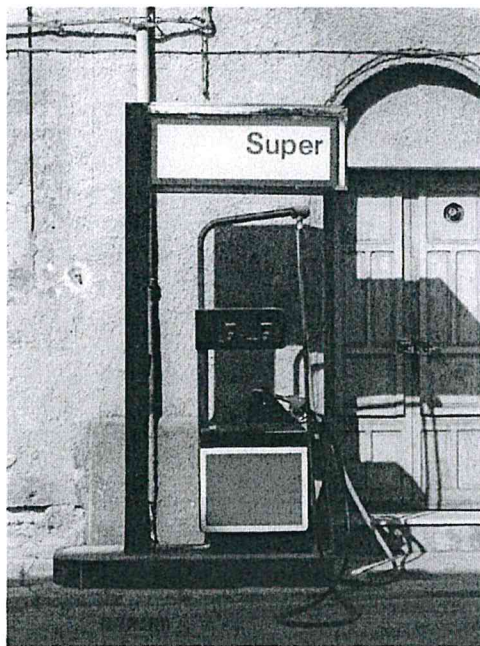
Quali sono i fattori che stimolano la stazione di servizio ad adeguarsi ai nuovi tempi?

Nel rispondere a questa domanda, ovviamente, il mio punto di vista è quello del gestore di questa stazione di servizio. Questo settore e, in generale tutto il comparto dell'energia, è oggi chiamato a progettare il proprio futuro anche alla luce della accresciuta sensibilità al tema delle variazioni climatiche. Questo, insieme a un'azione politica che si è fatta sempre più stringente, sta portando tutte le parti coinvolte ad accelerare un processo di trasformazione che era già in atto. Gli investimenti sull'elettrico e sui carburanti alternativi sono un obiettivo che le grandi aziende si sono poste già da tempo, come dimostra, ad esempio, la transizione avviata verso biocarburanti sempre più avanzati. Detto questo, per la rete distributiva italiana adeguarsi ai cambiamenti in atto è tutt'altro che



Il futuro della stazione di servizio

semplice. Un primo dato da tener presente è che, allo stato attuale, in Italia risultano attivi ben 22 mila distributori. Un numero troppo elevato, che rivela una delle incongruenze che caratterizzano le modalità con cui nel nostro Paese viene portato avanti il discorso sulla sicurezza e sulla qualità della vita e dell'aria: chi ci governa da una parte dichiara il proprio impegno a ridurre l'inquinamento promuovendo un cambiamento nelle abitudini degli italiani, e, dall'altra, consente che continuino ad esistere impianti che non ottemperano alle normative sulla sicurezza stradale e ambientale. Come Faib pensiamo che la chiusura di questi impianti sia uno dei primi interventi da attuare in vista della salvaguardia dell'ambiente, ma anche di una sana e costruttiva razionalizzazione della rete. Tanto più che basterebbe applicare una legge che già esiste, ma viene sistematicamente aggirata contando sull'impunità garantita da un'attività di vigilanza che per tante ragioni non riesce ad essere sempre puntuale. Il confronto tra il rapporto tra popolazione e impianti esistenti in Italia con quello che si rileva negli altri Paesi industrializzati europei evidenzia una significativa sproporzione e autorizza a ritenere che la metà basterebbe a garantire il servizio agli automobilisti italiani e consentirebbe ai nostri



gestori di colmare un gap importante rispetto ai loro colleghi europei. La media di erogato dei Paesi con i quali ci confrontiamo tutti i giorni è, infatti, doppia rispetto alla nostra. In Italia siamo a 1,2 milioni di litri erogati ogni anno, in Francia, Germania o Gran Bretagna, tanto per fare qualche esempio, l'erogato medio supera i 3 milioni di litri.

Un dato che impatta non poco sulla redditività dell'impianto...

Per continuare a stare sul mercato un impianto ha bisogno di essere ristrutturato, di essere ammodernato e di aprirsi a nuove attività in modo da garantirsi la giusta sostenibilità. Per fare questo occorre favorire chi è disposto ad investire sul punto vendita e considera il rispetto delle norme come un prerequisito per operare sul mercato. In quest'ottica la chiusura dei distributori non a norma porrebbe fine a quell'anomalia tutta italiana che tollera la sopravvivenza di impianti posizionati sulla carreggiata o sui marciapiedi che oltre ad essere pericolosi, come dimostra l'incidente verificatosi a Rieti lo scorso dicembre quando un'autocisterna è esplosa causando morti e dei feriti mentre riforniva una stazione di servizio senza attenersi alle procedure di sicurezza, sono anche sempre più antieconomici. Infatti, quando si pensa a come rendere più adeguata la nostra rete di stazioni, la prima cosa da considerare è che questa trasformazione sarà alla portata degli impianti che già dispongono o sono in condizione di disporre degli ampi spazi necessari a soddisfare le nuove modalità di sosta. Fare il pieno a una macchina a diesel o a benzina è una cosa ben diversa dal ricaricare un'auto elettrica. Nel primo caso, l'operazione richiede meno di un minuto, nel secondo almeno 15 o 20 minuti e questo solo a condizione che la stazione di servizio si sia dotata di colonnine per la ricarica veloce. Una differenza non da poco, soprattutto se la si considera nella prospettiva del tempo che l'automobilista è disposto a dedicare alla sosta al distributore. Disponibilità che aumenta quando ha a disposizione un bar, un ristorante o comunque un punto di ristoro che gli consenta di rilassarsi o di consumare un pasto. Se a questo si aggiunge il fatto che per essere in grado di servire chi guida un'auto elettrica la stazione di servizio

deve dotarsi di più di una postazione di ricarica veloce e, di conseguenza, anche di un carico di tensione ben più elevato dell'attuale, diventa facile capire che gli investimenti in gioco sono davvero importanti.

Aggiungerei anche che molti gestori puntano sull'abbinamento con un autolavaggio.

Stiamo parlando di un'attività che richiede comunque di investire per adeguare la struttura alle norme sulla tutela dell'ambiente e della sicurezza del cliente e dei dipendenti. Oltre naturalmente a una disponibilità di spazio che la maggior parte delle stazioni di servizio esistenti non ha. Quanto detto finora mi porta a concludere che parlare di innovazione del concetto di stazione di servizio, di carburanti alternativi va benissimo, ma solo se si tiene conto di tutte queste complessità.

Un'opzione per le stazioni di servizio che non dispongono di ampi spazi, potrebbe essere quella di specializzarsi nella fornitura di un solo tipo di carburante?

Questo è un modello già visto. Anni fa, ad esempio, esistevano pompe che erogavano esclusivamente metano. Le liberalizzazioni hanno spinto molte stazioni ad ampliare l'offerta ai diversi tipi di carburante, anche esponendosi al rischio di "intasare" gli spazi disponibili. Tralasciando le compagnie petrolifere che, ovviamente, hanno tutte le capacità di investimento, un regista privato potrebbe trovarsi in difficoltà nel fare questa scelta. Nell'ipotesi in cui decidesse di scommettere sull'elettrificazione del parco auto, ad esempio, una delle prime criticità con cui si troverebbe a scontrarsi è che i tempi di rientro del suo investimento potrebbero essere, a dir poco, lunghi. Ad oggi il mercato dell'elettrico copre una percentuale risibile del parco circolante: lo 0,3% e, se devo basarmi sulle impressioni che raccolgo nella mia attività quotidiana, è abbastanza ragionevole immaginare che, almeno nel breve periodo questa incidenza non subirà dei significativi balzi in avanti. A pesare sono il costo di acquisto, che in un'auto elettrica è anche del 40% superiore a quello rispetto a un veicolo tradizionale, e il permanere nel consumatore di incertezze più o meno fondate sull'effettiva autonomia garantita da questi



veicoli e sulla mancanza di una capillare rete di rifornimento. Lato gestore, l'incertezza che più di altre contribuisce a frenare investimenti e propensione al cambiamento è un'altra. Al netto dell'evasione e delle frodi, i carburanti garantiscono oggi all'Erario oltre 30 miliardi di entrate. Un'eventuale significativa flessione nel consumo di benzina, gasolio e metano – che come è noto sono gravati da accise – potrebbe ragionevolmente indurre le autorità competenti a cercare di recuperare gli introiti persi, applicando un'accisa anche sull'elettrico. Anzi, considerando che sull'elettrico l'accisa in termini di oneri aggiuntivi applicati già oggi sulle bollette esiste già, la valutazione riguarderebbe il se e di quanto aumentarla. Con tutto quello che questo comporterà a livello di orientamento del consumatore.

Quanto fin qui detto porta alla conclusione che se e nella misura in cui si attuerà, la razionalizzazione degli impianti avverrà soprattutto a danno dei retisti privati che hanno meno disponibilità finanziarie. Sbaglio?

Fino a qualche anno fa le major petrolifere erano proprietarie della quasi totalità dei punti vendita. Ad un certo punto, però, alcune compagnie internazionali non hanno più trovato la convenienza a rimanere nella distribuzione del carburante in Italia e hanno deciso di terzializzare la propria rete o comunque di cederla a dei retisti privati. Il risultato è che oggi circa il 60% delle stazioni esistenti è in mano a privati. La

Il futuro della stazione di servizio

logica conseguenza di tutto questo è che questi soggetti non sono assolutamente disponibili a considerare l'ipotesi di chiudere anche soltanto uno di questi impianti per non disperdere l'investimento sostenuto. Questo è uno dei motivi per cui la tanto spesso evocata razionalizzazione degli impianti è fallita. Sarebbe a mio parere stato molto più opportuno un intervento del governo volto a fare in modo che, prima che il mercato si frammentasse, tutte le compagnie petrolifere accettassero di ridurre in modo significativo, ad esempio del 20%, i loro impianti. Questo le avrebbe certamente danneggiate, anche se in qualche misura una parte delle vendite degli impianti eliminati avrebbero potuto essere riassorbite da un incremento dei volumi di vendita di quelli rimasti. Una possibilità che è venuta meno con la frammentazione della rete e con il passaggio dalle sette sorelle agli attuali oltre mille titolari di impianti.

Temo che sarà il mercato stesso ad espellere chi non riuscirà a garantirsi un buon conto economico...

Questo è quello che si dice di solito. Al riguardo

la domanda da porsi è: come mai da quando si è realizzata questa situazione si è avuto un aumento esponenziale dell'illegalità? Il rischio è che, seguendo le logiche di mercato, a chiudere siano proprio gli operatori onesti impossibilitati a reggere il confronto con i disonesti. Il mercato del carburante ha una tolleranza molto limitata. La forbice dell'offerta tra chi è più efficiente e chi non lo è risulta davvero molto limitata. Considerando che il costo della materia prima è determinato da una quotazione internazionale che vale in tutto il mondo, che le accise e l'Iva incidono per il 66% del costo al litro e parametri come i costi fissi o la marginalità il margine di manovra per provare ad essere competitivi è davvero risicato. Se poi mi chiede se il gestore può contribuire a rendere il prezzo più competitivo, la mia risposta è inevitabilmente negativa. Le proteste che stiamo portando avanti con l'obiettivo di aumentare i suoi livelli di marginalità - siamo al 3% su ogni litro di carburante venduto - dimostrano ampiamente che questa possibilità gli è preclusa.

Quindi, il presupposto per lo sviluppo di una



sana rete distributiva è un incisivo contrasto all'illegalità?

Assolutamente sì. Le frodi di cui riferiscono di tanto in tanto le cronache sono la spia di un fenomeno dalle dimensioni ancora non del tutto note che indubbiamente contribuisce a compromettere qualsiasi possibilità degli operatori della rete di competere alla pari in un quadro condiviso di rispetto delle normative vigenti. Non a caso il fenomeno dell'illegalità ha assunto dimensioni catastrofiche con l'accentuarsi della polverizzazione della rete alimentando quella concorrenza sleale che impoverisce le aziende sane disposte anche a fare investimenti, a tutto vantaggio di quella parte di soggetti retisti privati che sono entrati in questo mercato a gamba tesa, in barba alle leggi di settore alimentando quel dumping contrattuale a danno dei gestori, senza un piano industriale credibile, una sorta di mordi e fuggi dove i proventi vengono dirottati su altre attività più o meno lecite.

Scusi la domanda provocatoria: della necessità che la rete faccia un salto di qualità si parla da anni. Cosa impedisce di passare dagli auspici ai fatti?

In tanti dichiarano una disponibilità a investire che, però, non è mai surrogata da azioni concrete. In questo momento il nostro settore è in grande difficoltà e, in un certo senso, lotta per sopravvivere. Questo è un grosso limite, perché un mercato che non riesce a produrre le risorse da reinvestire nel proprio miglioramento e nell'innalzamento dei propri standard qualitativi si troverà sempre più in difficoltà nell'adeguarsi al nuovo che avanza. Tanto più che già oggi, in quanto a standard qualitativi, le nostre stazioni di servizio sono nettamente al di sotto della media europea e che il comparto è talmente poco remunerativo da indurre, come ho già ricordato, alcune grandi compagnie ad abbandonare il mercato italiano.

Tutto questo, senza contare che qualsiasi investimento ha come presupposto che chi lo sostiene sia convinto di poter contare su concrete prospettive di sviluppo. Esattamente quelle che gli operatori del nostro mondo faticano a intravedere, perché è estremamente difficile capire come si orienterà il mercato per quanto riguarda i carburanti alternativi.



Questa è un'incertezza che l'Italia condivide con il resto del mondo, cosa ci penalizza dunque rispetto agli altri?

Indubbiamente il fatto che loro partono da una situazione molto più sana e in più possono contare su un costo dell'energia elettrica che è anche del 30% inferiore al nostro. L'Italia in questo sconta il fatto di non essere indipendente e di essere costretta ad acquistare la propria energia all'estero. Al netto di questo, però, a frenare questo settore è una mancanza di certezze che compromette pesantemente qualsiasi possibilità di sviluppo. Per tornare al tema da lei proposto della razionalizzazione della rete, prima come gestore e poi come presidente Faib ne sento parlare da almeno 40 anni. In questo lasso di tempo non è successo assolutamente nulla. Qualsiasi cambiamento è stato dettato soprattutto dalla speculazione e lo Stato non ha mai avuto la forza di intervenire per mettere in sicurezza il settore vigilando su cosa stava succedendo e attivandosi per garantire adeguati livelli di trasparenza. A mio parere chi ci governa dovrebbe chiedersi se in un Paese dove l'80% delle merci viene trasportato su gomma non sia rischioso per lo Stato affidarsi a una rete così frammentata.