

# SMART WORKING, MOBILITA' E ASSETTO DELLA RETE

Bologna Fuels Mobility

**13 OTTOBRE 2022**

**SALA GIOVE PAD 31 | ORE 16**

Intervento del Presidente Sperduto

## La rete attuale

Per capire dove possiamo indirizzarci, considerati i fattori di condizionamento, dobbiamo avere presente da dove partiamo.

La fotografia aggiornata della rete carburanti evidenzia la presenza di circa 23.000 impianti e l'accelerazione della polverizzazione della rete che non ha eguali in Europa. Negli ultimi anni le Major hanno visto crescere la quota di impianti privati e il numero dei pv a insegna indipendente.

Alla polverizzazione della rete corrisponde una identica dispersione del valore dei loghi

Ad oggi, dunque, circa il 60% del mercato è in mano ad oltre 1000 operatori privati.

Ulteriore dato allarmante è l'indice di anzianità degli impianti con punti vendita vecchi, con più di 40 anni, che riguarda circa il 40% della rete mentre oltre il 30% degli impianti eroga meno di 500 mila litri l'anno, assai lontano dalla media europea degli erogati

L'assetto della rete è sostanzialmente in questi numeri. Le Federazioni di categoria stimano che 7/8 mila impianti sono quelli che andrebbero chiusi per incompatibilità e inefficienze tecnico strutturali e ambientali. Le Federazioni di categoria denunciano l'incapacità pubblica di non essere intervenuti almeno a chiudere gli impianti incompatibili.

Questo è il quadro, con un regolatore pubblico incapace di rimuovere le irregolarità e le incompatibilità persino con il codice della strada. Si avverte molta fatica ad intervenire e tuttavia il mercato, inseguendo esclusivamente il business produce cambiamenti.

Il futuro della rete è un tema a cui stiamo dedicando questo spazio di confronto oggi pomeriggio perché ci riguarda tutti direttamente.

Date per note le posizioni dei singoli attori della filiera, oggi abbiamo scelto di chiedere come vedono il futuro della rete carburanti a degli esperti esterni al settore, non addetti ai lavori, che frequentano mondi diversi ma hanno delle competenze in materia di mobilità, di integrazione dei sistemi territoriali, di sviluppo e rigenerazione urbana. Dal loro punto di vista, esterno al settore e privo quindi di condizionamenti, come docenti, pianificatori, studiosi: che narrazione fanno del futuro della mobilità e dei servizi a supporto di essa.

## Il futuro della rete, i dati di riferimento

Ci siamo confrontati con i temi critici interni, endogeni al comparto, che delle ricadute di condizionamento vs il futuro ce li avranno: 1) la sovrabbondanza di punti vendita; 2) la polverizzazione della proprietà della rete; 3) il sottodimensionamento dell'erogato medio che non consente economia di scala per reggere le gestioni; 4) la rigidità di modelli gestionali inadeguati alle nuove sfide; 5) l'illegalità contrattuale; 6) le infiltrazioni malavitose.

Siamo chiamati ad affrontare le criticità esterne: 1) le conseguenze della pandemia e del conseguente lockdown; 2) la transizione ecologica e i cambiamenti climatici; 3) la crisi energetica; 4) i mutamenti geopolitici e la sicurezza degli approvvigionamenti; 5) la nuova mobilità.

Credo che sia indubbio che la rete debba ristrutturarsi, per numeri e per qualità dell'offerta. Che debba reinterpretarsi con nuove funzionalità e servizi.

Siamo usciti da una pandemia che ha determinato profondi cambiamenti nei comportamenti degli individui e delle imprese e stiamo entrando - di fatti già ci siamo - in una delle fasi storiche più complicate che la nostra generazione abbia mai conosciuto.

Sono quasi 80 anni che la guerra è finita in Europa e oggi ce la ritroviamo alle porte di casa. Il rischio di ulteriori allargamenti è sotto gli occhi di tutti mentre gli effetti di essa già entrano nelle nostre case, nelle nostre aziende.

Tutto questo mentre ci interroghiamo sulle energie utilizzabili per la mobilità, sulle nuove motorizzazioni, sui cambiamenti climatici e su come la rete carburanti, organizzata sul modello del boom economico e della motorizzazione di massa oggi vada riprogettata.

## Indicazioni per il futuro

Vorrei mettere in fila alcune riflessioni partendo dai grandi eventi richiamati.

La pandemia ha fatto esplodere, per quello che qui ci riguarda, una nuova possibilità di organizzazione delle modalità di lavoro e dunque di vita, dalla mobilità ai servizi, dai tempi alle relazioni. L'esplosione dell'utilizzo del lavoro agile (o da remoto, o ibrido, o smart) ha avuto un impatto diretto sulle imprese e sui lavoratori, sul sistema sociale e civile, sull'organizzazione delle città, sui tempi, sulle imprese e sulle attività avendo prodotto una gerarchia dei servizi di mercato essenziali, dove gli impianti carburanti sono stati individuati - con quelli di distribuzione dei beni alimentari - come servizio di pubblica utilità, di fatto una infrastruttura necessaria e insostituibile per garantire la continuità ai servizi di prima necessità, il trasporto di beni e il supporto agli apparati pubblici addetti alla sicurezza sanitaria e a quella nazionale. Questo elemento lo sottopongo ai nostri relatori perché riflettano sulla strategicità dei nostri asset nell'organizzazione dei sistemi territoriali di presidio della sicurezza delle comunità. Ci troviamo di fronte ad una trasformazione che dovrà essere gestita. Valutare gli effetti che avrebbero scelte non ragionate, inseguendo mode o ragionamenti del momento:

cosa sarebbe successo se il paese non avesse avuto una rete diffusa e strutturata di supporto alla mobilità emergenziale? La pandemia da questo punto di vista è stata uno stress test. Contare su una rete efficiente, all'altezza dei tempi mi pare sia un'esigenza confermata.

Ciò detto in che direzione deve andare l'ammmodernamento? Vale a dire la nuova organizzazione delle città, lo stesso smart working, che in parte rimarrà come nuova frontiera del lavoro, le nuove energie, le esigenze dei cambiamenti climatici, le nuove energie, dove ci portano?

L'intento è quello di dare le misure di una trasformazione profonda, che va accompagnata con politiche adeguate a contenerne gli effetti negativi e a valorizzarne quelli positivi.

I punti vendita carburanti sono quasi del tutto scomparsi dai centri urbani, eppure le nuove energie potrebbero richiederne il ritorno come punti energie. La nuova frontiera delle aree di servizio che si vanno ipotizzando, anche tra le compagnie petrolifere che tra parentesi tendono sempre più a declinarsi come energy company, è sempre più orientata verso i servizi di vicinato. E' pensabile una crescita a dismisura di punti di ricarica elettrica sparsi per la città, in modo sporadico e disordinato, alla luce della mancanza di parcheggi? Come li integriamo nel tessuto urbano?

### Come si sviluppa la mobilità

La stessa mobilità è in profonda trasformazione. Nel 2019, prima che la pandemia rendesse necessario il lockdown, il lavoro remoto era poco diffuso in Italia rispetto al resto d'Europa. Nel 2019 gli italiani che hanno avuto la propria abitazione come luogo di lavoro principale sono stati solo 184mila. Includendo chi utilizzava la propria abitazione come luogo di lavoro secondario od occasionale si arrivava ad 1,3 milioni di lavoratori, il 5,7% del totale. Nello stesso periodo erano il 23% in Francia, l'8,4% in Spagna e il 12,3% in Germania. Nell'aprile 2020, in piena emergenza, più di un terzo (37%) dei lavoratori UE risultava aver cominciato a lavorare da casa. L'Italia è risultata uno dei paesi più reattivi, essendo stata rilevata la percentuale più alta (40%), pari a circa 9 milioni di lavoratori. Prima dell'estate 2022, stimiamo ci siano stati in Italia circa 4,5 milioni di lavoratori in regime di smart working. Al di là di come si muoverà il legislatore, non possiamo non valutare che il numero di professionalità "potenzialmente lavorabili da remoto" è di 8,2 milioni, il 36,1% del totale degli occupati. Studi recenti ci portano a stimare che uno smart working strutturale coinvolgerebbe 6,2 milioni di lavoratori. Di questi, 4,1 milioni lavorerebbero totalmente da remoto, mentre 2,1 milioni in modalità ibrida con due o tre giorni di presenza in ufficio. La propensione a lavorare in smart working riguarderebbe soprattutto i giovani. Questo cambia la mobilità e le direttrici di traffico e dunque il posizionamento delle aree di servizio a supporto di essa.

In qualche modo nella stessa direzione va lo sviluppo dell'E-commerce, che riduce gli spostamenti e dunque i consumi per la mobilità.

L'indice delle vendite elaborato dall'ISTAT indica che nel primo trimestre di quest'anno il canale del commercio elettronico (di aziende italiane) è superiore in valore del 60,1% rispetto al primo trimestre del 2019, prima della pandemia. A spingere l'eCommerce anche lo smart working, che ha abituato le persone agli acquisti 'a distanza'. Per molti osservatori allo smart working potrebbe associarsi anche una riscoperta del commercio di prossimità, legato alla rivitalizzazione dei comuni delle cintura urbana delle grandi città e dei quartieri meno centrali. Con ricadute importanti su tutti i settori. I dati del primo trimestre 2022 segnalano infatti un aumento delle vendite non alimentari su piccole superfici dell'11,7%. Sono numeri e dati che devono far riflettere su dove vanno i consumi energetici.

La digitalizzazione accelera nell'organizzazione del lavoro e di conseguenza della vita delle persone e delle famiglie, influenzando anche sulle abitudini di consumo e sulla tipologia di spesa per la famiglia. Se diventasse strutturale, lo smart working porterebbe le famiglie a spendere complessivamente -9,8 miliardi di euro l'anno rispetto ai livelli pre-pandemia. A diminuire soprattutto la spesa per ricettività e ristorazione (-7,9 miliardi di euro), seguita da quella in carburanti e trasporto (-6,1 miliardi).

### Il posizionamento delle aree energia

Sono riflessioni sulle quali il settore spesso mi pare non si eserciti abbastanza rincorrendo ipotetiche ingegnerizzazioni lontane dai dati guida dei processi di trasformazione. Si progettano cattedrali dove sono adesso e non dove dovrebbero stare in un ragionamento che traguarda il contingente. Si pensa a nuovi servizi in una prospettiva del decennio scorso e in una logica che rispetto al mercato appare forzata. Un'ultima riflessione riguarda la disponibilità di reddito delle famiglie italiane.

Saranno nelle condizioni di accedere ai percorsi della transizione energetica e avviarsi ad una mobilità affrancata dalle fonti fossili? Sapendo che un'auto ha un ciclo di vita di un quarto di secolo, chi ha comprato un'auto nuova nel 2020 sappiamo che quella nel 2045 sarà ancora su strada, magari nel quartiere, mentre il progresso e la ricerca scientifica, in barba all'ignorato principio della neutralità tecnologica, avrà liberato nuove risorse per la mobilità sostenibile.

Il futuro non è scritto da nessuna parte, ma noi dobbiamo avere l'intelligenza di filiera di guardare oltre e tenere insieme i bisogni dei cittadini, le relazioni e i territori. Purtroppo, devo osservare che ognuno va per la propria strada senza un confronto corale.

So che i prossimi interventi getteranno luce su molte delle considerazioni che ho svolto.