

QUALE GESTORE NEL PUNTO VENDITA DEL FUTURO

il punto di vista delle Associazioni dei gestori

Martino Landi – Presidente FAIB

Siamo consapevoli di essere ad un punto di svolta. Di fronte abbiamo grandi cambiamenti e pensare di governarli con gli strumenti convenzionali sarebbe un grave errore. Abbiamo un'emergenza climatica a cui si risponde con la ricerca di nuove motorizzazioni e nuove energie, l'innovazione tecnologica e digitale che incalza, la proposizione di nuovi formati rete. La mobilità necessariamente dovrà viaggiare con prodotti a basse emissioni e a basso impatto ambientale. La ricerca scientifica ha fatto nel campo della motorizzazione e dei carburanti progressi incredibili negli ultimi anni, consegnandoci prodotti già ad emissioni contenute. La ricerca è una variabile importante negli elementi di scenario, siamo convinti che ci porterà carburanti ancora più performanti nei prossimi anni. Intanto, le motorizzazioni ibride e gassose oltre ai progressi di GNL e Idrogeno possono anch'esse alimentare un panorama ampio di fonti energetiche che con l'elettrico potranno costituire una ricca offerta da parte delle nostre aree di servizio, che nel frattempo stanno crescendo nella visione multifunzionale e "All Service". Avremo aree dove è possibile alimentare diverse motorizzazioni e sbrigare diversi servizi nella logica multiutility. In questo quadro, crediamo che la rete stradale di distribuzione energetica sia un valore imprescindibile della mobilità futura e in questo scenario il ruolo dei gestori ha più centralità e necessariamente più professionalità, per competenza sui diversi prodotti energetici e sulla più ampia gamma di beni merceologici e dei profili di servizi offerti. In questa ottica anche il

ruolo del gestore diventa fondamentale, pronto a offrire nuove opportunità al cliente, passando dalla stazione di rifornimento alla stazione dei servizi.

Il “Recovery Fund” è uno strumento formidabile per ammodernare e riqualificare in chiave digitale ed ambientale la rete, con un auspicabile piano di investimenti finalizzati alla riconversione-obbligatoria-eco sostenibile di tutti gli impianti, con criteri selettivi di salvaguardia ambientali dell’aria e del suolo, partendo da quelli che hanno un indice di anzianità critica, tanti dei quali presentano un rischio di inquinamento elevatissimo. Sono temi che la Faib ha messo al centro della sua riflessione per rinnovare il quadro di riferimento e fare spazio alle nuove generazioni, a cui consegnare un settore che, con profili nuovi, continuerà a garantire la mobilità dei cittadini.

Roberto Di Vincenzo – Presidente Fegica

Prima di ipotizzare qualsiasi scenario, forse bisognerebbe chiedersi se, nel futuro, ci sarà ancora una rete distributiva di carburanti o di prodotti destinati alla mobilità dei cittadini. O se il “consumatore” non sarà avviato -facendo leva su prezzi/incentivazioni alla ricerca della colonnina elettrica con il “prezzo più basso”. Con risultati facilmente ipotizzabili.

Supponendo, solo per amore di tesi, che una rete comunque catalogata dovesse rimanere si porrà il problema di avere strutture riqualificate (con consistenti investimenti), un numero di impianti molto più contenuto ed attività integrative che possano consentire agli impianti stessi di diventare (tornare ad essere) punti di riferimento nel territorio.

Tali impianti dovrebbero poter contare su Gestori (ri)qualificati, capaci di intercettare la domanda, che svolgano in autonomia il proprio lavoro e che da tale attività traggano un “reddito” che possa farli vivere senza patemi.

Bisognerebbe, quindi, prendere consapevolezza della questione, invertire la tendenza e governare un cambiamento strutturale, con la partecipazione di tutti,

per non venire tutti confinati nella residualità.

Oggi, a vincere nell'immaginario collettivo è quella ideologia che tutti, a parole, respingono: la realtà è che il nostro settore appare piegato sull'elettrico senza neppure provare a dire che la lunga transizione va attuata senza strappi. In questo dovrebbe aiutarci le statistiche sui consumi messe a punto da Aie che prevedono un declino dei prodotti petroliferi non immediato (almeno fino al 2050). È la cattiva coscienza diffusa nel settore che spinge gli opinion maker (non tutti) ad aspettare che gli eventi accadano senza far nulla. Senza nemmeno sostenere che un altro mondo è possibile o che l'elettrico di per sé, ammesso che fosse una ipotesi credibile nell'immediato, è inquinante più dei nuovi prodotti che alimentano i motori a combustione interna (Akio Toyoda o Franz Fehrenbach docunt). Ma per sostenere con forza questa tesi ci vorrebbe che il settore recuperasse autorevolezza. Anche in momentanea "minoranza".

Solo così, e nel contesto indicato, la rete distributiva avrebbe un nuovo futuro e con esso il Gestore. Ed è quello che auspichiamo, mettendoci al servizio di un'azione di trasformazione condivisa dei meccanismi regolatori del presente e delle scelte innovative del futuro.

Bruno Bearzi – Presidente Figisc

Partiamo dall'attuale: una rete contrassegnata da un eccessivo numero di impianti ed erogati assolutamente di bassa efficienza, con pesante incidenza di impianti marginali ed insufficienti a garantire sostenibilità economica; dalla polverizzazione dei soggetti e per contro alla fuga di major storiche; da dilaganti infiltrazioni di illegalità di natura fiscale, organizzata al punto da prendersi pezzi della rete per smerciare prodotti, con grave inquinamento della concorrenza, al consumatore finale; da scarsissimo apporto di investimenti e di manutenzione, con quote di impianti che rimangono chiusi per assenza di gestione.

Se i decisori ritengono tutto ciò accettabile, visto che ci si appresta ad una

transizione energetica che cambierà modi ed infrastrutture della mobilità, non è questa la nostra opinione e temiamo fortemente che non ci si metta mano perché si ritiene sia un tema superato. Né, proprio tralasciando alla transizione ed al cambiamento, si vede come si possa affrontare questo lungo e complesso passaggio senza affrontare tali nodi - dalla ristrutturazione della rete alle misure per debellare l'illegalità, dalla progettualità per una nuova stazione di servizio plurifunzionale alla revisione degli strumenti contrattuali e del quadro delle relazioni commerciali.

La strada della differenziazione e graduale sostituzione dei prodotti sembra definita, almeno in linea di massima. Piuttosto indefinito, invece, è cosa debba essere la nuova rete in termini di offerta di altri servizi/funzioni e ciò che si vede, nelle politiche di qualche compagnia petrolifera, è solo una generica implementazione di servizi "replica" di prestazioni già offerte in maniera specializzata e dedicata dal mercato.

Ci si deve confrontare, quindi, su un progetto complessivo, e ciò non può prescindere né da una condivisione delle cose che vanno fatte per mettere rimedio alle gravi criticità del settore e neanche dagli aspetti legati alla contrattualità e giustificazione economica delle gestioni, di cui va valorizzata la professionalità per affrontare una transizione che non può prescindere dal rapporto col cliente/consumatore. Per capirci: il gestore di domani non può essere solo il "posteggiatore" delle auto alle colonnine elettriche o lo smistatore di pacchi e pacchetti.

Più che lo spazio alla "immaginazione", pur necessaria, del futuro, serve una dose di marcata fattualità a partire dal presente.

