

OIL&NONOIL

## La rete carburanti tra i nodi del passato e le opportunità del futuro

### Grande attenzione all'evoluzione della mobilità

Nella tre giorni di Oil&nonoil a Verona sono andati in scena il presente ma soprattutto il futuro della rete carburanti.

a pag. 5

SI CHIUDE OIL&NONOIL 2018

## La rete carburanti tra i nodi del passato e le opportunità del futuro

**A Verona grande attenzione all'evoluzione della mobilità: le schermaglie sull'e-car, la riscossa del metano ("ma servono più modelli") e la crescita - da accompagnare "con attenzione" - del Gnl**

di Federico Gasparini

Dalla piaga dell'illegalità al nodo delle gestioni, per allungare lo sguardo alle nuove possibilità dei carburanti alternativi. Nella tre giorni di Oil&nonoil a Verona, al termine oggi, sono andati in scena il presente ma soprattutto il futuro della rete carburanti, tra vecchi problemi da scongiurare e nuove opportunità da saper cogliere. Del resto, nota il future mobility manager di Volkswagen Group Italia, Stefano Sordelli, la mobilità è al centro "di una quarta rivoluzione industriale".

E infatti, accanto alle innovazioni più "tecniche" della fiera, incluse le soluzioni rivolte alla fatturazione elettronica, a tenere banco sono state le prospettive dei trasporti, non senza qualche scintilla quando sotto la lente, in un convegno ad hoc moderato da Roberto Degl'Innocenti (Oil & Energy Consulting), è finita l'e-car. **Auto elettrica** che per il responsabile rapporti internazionali, ambientali e tecnici di Unione Petrolifera, Franco Del Manso, "può essere al massimo una seconda auto per ricchi che vivono in città, venduta in Nord Europa solo grazie a costosi incentivi e che vedrà importanti miglioramenti non prima di dieci anni". In definitiva, chiude Del Manso, "noi siamo contrari all'imposizione per legge di una sola motorizzazione".

"Non ci sono imitazioni", replica la head of B2B sales di Enel X, Sonia Sandei, "il mondo cambia e ci muoviamo verso un nuovo mix di tecnologie con la mobilità elettrica che crescerà sempre di più grazie alla diminuzione di costo delle batterie, l'aumento dell'autonomia e la crescita della rete di ricarica". Secondo Sordelli di VW, in ogni caso, "non deve esserci uno scontro tra elettrico e combustione interna: noi difendiamo il diesel e continuiamo a investire, ma non si può guardare al futuro senza parlare anche di e-mobility". Dalla casa tedesca, aggiunge Sordelli, arriverà inoltre entro i prossimi due anni un importante impulso, con le prime vetture progettate esclusivamente per la trazione elettrica: "Al 2022-2025 ci aspettiamo circa 200.000 e-car circolanti".

Sul nodo costi e "sulla disponibilità a pagare dei consumatori" si concentra poi Antonio Sileo (Iefe Bocconi): "Non c'è solo un tema di incentivi, ma anche di crescita economica. Lo spazio c'è per tutti, l'importante è non fare le cose troppo in fretta".



Quanto alle colonnine negli impianti carburanti e alle relative opportunità di business, rispondendo alla platea sul coinvolgimento dei retisti Sandei sottolinea che "nel nostro piano abbiamo provato a includere tutti i player possibili, poi però su questo tema ci sono diverse sensibilità".

Accorciando l'orizzonte temporale, chi rivendica da subito un ruolo chiave per la mobilità "green" è la **filiera del metano**. "Il gas non è solo un carburante per la transizione, grazie al biometano è una soluzione valida per il lunghissimo periodo", rimarca nella tavola rotonda sul Cng il numero uno della comunicazione di Snam, Salvatore Ricco, ribadendo il forte impegno dell'azienda nel comparto (passato anche per le acquisizioni di Cubogas e les Biogas e l'attivismo nella migro-liquefazione). "I costruttori però devono darci una mano", sottolinea la presidente di **Federmetano**, **Licia Balboni**, a cui fa eco l'omologo di Assogasmetano, Paolo Vettori: "Le immatricolazioni sono crollate quando sono venute meno le vetture a metano di Fca". E pure per Ricco "quello dei distributori è un tema su cui Snam sta dando un contributo importante, ma 'il' tema è trovare il modello di auto, più che il distributore".

Un aiuto in questo senso sta indubbiamente arrivando da VW. "Effettivamente il costruttore nazionale sembra un po' titubante, ma nel futuro di Volkswagen il metano c'è", rassicura Sordelli, "perché si tratta di una tecnologia economica ed ecologica". Tuttavia, precisa, "anche per questa alimentazione bisogna fare sistema, basti notare che l'80% delle nostre vendite a Cng in Italia sono al centro-nord, dove ci sono più punti vendita. Non

solo servono più distributori anche in autostrada". Più in generale, per Ricco deve cambiare "la narrativa sul metano, e noi stiamo lavorando anche su questo fronte", mentre sul versante normativo "noi non siamo nemici dell'elettrico, c'è spazio per entrambe le tecnologie, ma non si può prescindere dalla neutralità tecnologica".

Affrontato poi il tema dei rifornimenti self service. "Dopo il tavolo concluso lo scorso aprile il provvedimento con la sostanziale liberalizzazione è pronto, ma mi risulta che non sia stato ancora trasmesso a Bruxelles", rileva Balboni. "Se è così c'è stato un intoppo", commenta Vettori, e in tal caso, rimarca il direttore di Assogasliquidi, Rita Caroselli, "bisognerà fare delle sollecitazioni". A fianco alla generalizzata presa d'atto di un segmento aftermarket che "langue", un altro argomento caldo è quello della revisione delle bombole e dei relativi costi.

Spostando l'attenzione al trasporto pesante, **dal metano al Gnl** il passo è breve, e sul tema si è fatto il punto nel convegno organizzato da Assogasliquidi. "Verosimilmente, considerando anche quelli stranieri, ci sono almeno 1.500-1.600 camion che si riforniscono di Gnl in Italia", spiega Aldo Bernardini di Ham Italia, "nel Paese ci sono ulteriori 600 veicoli in via di immatricolazione e se gli incentivi saranno confermati la crescita sarà di 400-800 mezzi all'anno". "I consumi complessivi attuali oscillano tra le 35-45.000 ton/anno e se le agevolazioni continueranno è credibile un incremento di 14-20.000 ton/anno", prosegue Bernardini, invitando però gli operatori della rete a leggere con attenzione i numeri, "Nel 2019 si arriverà sicuramente a 50 impianti di distribuzione e se continueranno a crescere a questo ritmo l'erogato medio calerà", avverte, soffermandosi sull'enorme importanza del posizionamento degli impianti.

Chi sicuramente non ha problemi di questo tipo è il distributore di Gnl Eni di Piacenza, oggetto di un approfondimento da parte del capo retail innovation and development projects del Cane a sei zampe, Massimo Prastaro. "Con oltre 120 truck al giorno serviti a fine 2017 il punto vendita è al top in Europa", evidenzia il manager. Segnalate poi dallo stesso Prastaro tra le criticità per il settore le norme sull'"altezza dei serbatoi" e sulle "distanze di sicurezza". Nodi che si sommano inevitabilmente a quello più a monte "della disponibilità di prodotto in Italia", in attesa degli small scale. Nel frattempo, dal lato dei costruttori la spinta sul metano liquido continua a crescere: "I nostri mezzi hanno raggiunto un'autonomia fino a 1.600 km - dice Massimo Santori di Iveco - "al 2030 prevediamo in Europa 280.000 camion circolanti a Gnl".