

Intervista «senza rete» «Perché dobbiamo sempre a Fausto Peyrani, differenziarci dagli altri? amministratore delegato Erg Le diversità Italia-Cee sulle polemiche in corso sono solo pretestuose»

# La «tigre» chiamata benzene

Da alcuni anni troviamo sulle nostre autostrade, e in alcune strade e città, distributori di benzina verde. Mi pare anzi che se ne vadano sempre di più. Al contrario i consumi restano bassissimi. Da cosa dipende?

Noi siamo tendenzialmente un paese esterofilo, tranne che a volte sulle cose giuste. Cioè le strade già esplorate, quelle battute da altri paesi con connotazioni con dissimili dalle nostre, e che hanno dato risultati, mi sembra, perfettamente logici. Noi ogni tanto, invece, ci svegliamo e ci scopriamo autarchici. Senza particolari ragioni, troviamo la «via italiana». Ebbene, in questo campo è un esercizio veramente sbagliato, proprio una grossa perdita di tempo.

Si ma quali sono le ragioni del «non consumo»?

Allora, in paesi come la Svezia, la Finlandia, la Danimarca, la Germania, la Francia, l'Inghilterra, la Norvegia, praticamente tutti i paesi che ci stanno attorno e che non mi sembrano trascurabili, si è avuta complessivamente una sensibile diffusione della benzina senza piombo. Parlo di comportamento del pubblico e non delle compagnie petrolifere o dei governi. I dati dicono che il consumo di benzina senza piombo nei dieci paesi industrializzati dell'Europa è attorno al 19-20% del totale di benzina venduta. Questa è una percentuale media. In alcuni paesi come la Germania Federale diventa molto più elevata: 45%. In Italia invece il consumo è molto modesto.

Quanto modesto?

Beh, il dato è decisamente interessante: un centosessantaseiesimo rispetto alla benzina con piombo! Cioè cento milioni di litri contro 16 miliardi.

Cosa c'è in Italia di diverso?

C'è una tabellina davvero illuminante. Una tabellina che mostra qual è la differenza di prezzo al pubblico tra la benzina senza piombo e la benzina con piombo in tutti i paesi europei. Ci sono tutti «meno», ovvero dappertutto la benzina senza piombo costa meno dell'altra con piombo. C'è un solo «più». Ed è quello dell'Italia.

Allora io mi chiedo: perché un automobilista dovrebbe andare a comprare la benzina senza piombo? Che tipo di motivazioni può avere? Pagare 25 lire in più al litro per fare cosa? Ma chi di noi, anche animato da forte coscienza ecologica - compresi quelli che votano «verde» probabilmente -, sceglie autonomamente di comprare la benzina senza piombo? Nessuno. Ma la ragione è molto semplice: non si può far pagare di più un carburante, un prodotto che si vuole spingere sul mercato. Queste sono regole commerciali così elementari che andare contro è impensabile.

È possibile che questo dipenda solo e unicamente dall'intervento o meno del governo?

È un ottimo appunto. Ma cercherò di dare una risposta chiara. Per l'industria petrolifera qui abbiamo una grossa contraddizione di base: produrre benzina senza piombo comporta costi più alti per il semplice fatto che finché si è potuto si è prodotta benzina con il piombo. Se fosse stato più economico non usarlo... Quindi mi si crederà se dico che costa di più. Perché bisogna costruire impianti in grado di produrre dei composti - la benzina è un cocktail di vari stream

petroliferi - quindi di cambiare degli ingredienti, facendoli al più alto ottano, compensando cioè quel beneficio di ottano che deriva dall'additivo piombo. Questa è la sostanza. Tutto ciò che richiede investimenti, che per una singola raffineria varia da 60 a 80 miliardi a seconda del tipo e delle dimensioni. Se poi si aggiungono i costi per tenere le due benzine separate (trasporti, stoccaggio, distribuzione, ndr) si capisce perché inevitabilmente la benzina senza piombo costa di più.

Detto questo, in presenza di nostri costi più alti, come potremmo noi, industria petrolifera, andare a praticare prezzi più bassi? Per favorire l'uscita di un prodotto in perdita? Ora, la contraddizione di cui parlavo prima è questa: la benzina senza piombo, come in altri paesi, è a 95 ottani quella con piombo è a 97. Quindi, da un punto di vista puramente merceologico si tratta di un prodotto meno pregiato. Non è certo così da un punto di vista ambientale. Ma certo resta il fatto che dobbiamo far pagare di più - perché ci costa di più - qualcosa che vale di meno.

Non ritiene che in un momento in cui le tematiche ambientali sono molto seguite, l'utente potrebbe essere disposto ad un sacrificio economico purché sappia esattamente quale tipo di prodotto gli si propone, dove trovarlo? E ancora, non crede che l'automobilista italiano dovrebbe poter trovare marmitta catalitica a prezzo economico, o ancora meglio l'industria automobilistica dovrebbe produrre auto ecologiche di serie?

Nel merito dell'industria automobilistica non posso entrare, ma credo che tutta l'industria dovrà attrezzarsi in questo senso. Noto che siamo un po' in ritardo sul piano delle scelte. In generale, sul discorso del sacrificio ritengo che sia del tutto utopistico ipotizzare un atteggiamento volontario dell'utente, anche da promuovere e sollecitare in qualche modo. Se qualcuno ci riesce ben venga. L'industria petrolifera italiana, pubblica e privata, è pronta a produrre benzina verde - la Erg di sicuro al cento per cento -, perché in questo campo non è seconda a nessuno. Ne potrebbe già produrre, oggi, dieci miliardi di litri a basso contenuto di piombo. Ci sono già impianti e tecnologie. I soldi sono già stati investiti. Pensino prima di quando il pubblico lo chiedesse. In gergo tecnico si chiama preinvestimento; in parole più comprensibili è un «errore». Abbiamo speso quattrini per la benzina senza piombo e il pubblico non la compra. Non è certo per mancanza delle compagnie petrolifere.

Allora torniamo a quanto chiedeva prima: perché non si consuma?

Ripeto, nessuno volontariamente compra a maggior prezzo se può farne a meno. Si può tappezzare l'Italia di manifesti, ma il risultato non cambia. Lei perché non la compra?

Non certo per questioni di prezzo...

Il fatto è che è un prodotto nuovo. Quindi c'è già una naturale diffidenza: cos'è, cosa farà alla mia macchina. Proprio nulla alla tua macchina. Noi calcoliamo che metà delle auto in circolazione potrebbe usare subito benzina senza piombo. Ma noi tutti dobbiamo essere incentivati a provare, dobbiamo essere portati ad imparare a consumare, a vedere

Sgravi fiscali, riduzione del prezzo di vendita, incentivazioni all'acquisto, atteggiamento politico in sintonia con la Cee: queste le aspettative, tanto per non cambiare, dell'industria petrolifera privata. Con Fausto Peyrani, amministratore delegato della Erg, abbiamo però parlato anche

di altre ragioni di polemica: additivi aromatici, marmitta catalitica, differenze di comportamento tra Italia ed Europa in materia di benzina senza piombo. «Qualsiasi ostacolo, oggi, è di ordine politico - dice Peyrani - Con adeguati incentivi si bloccano anche le polemiche».

ROSSELLA DALLO

che un prodotto è assolutamente normale. E questo non avviene facendo pagare 25 lire in più.

E c'è anche la questione della distribuzione...

In Italia abbiamo troppi distributori di benzina: circa 34.500. L'industria petrolifera, chi più chi meno, da qualche tempo si è andata

attrezzando per trasformare parte degli erogatori. Questo comporta operazioni difficilissime perché, sembrerà una sciocchezza ma non lo è, bisogna prendere i serbatoi che contenevano altra benzina, lavarli e far sì che non rimangano residui di piombo. È un lavoraccio di quelli turchi. Ebbene, alla fine dell'88 c'erano 5.123

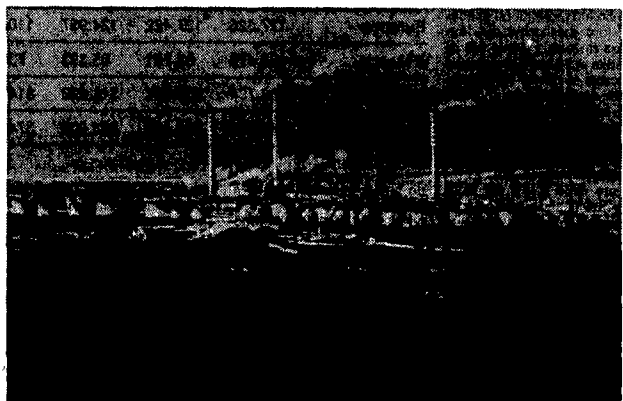
stazioni di servizio equipaggiate per la benzina senza piombo. In questi primi sette mesi del 1989 l'aumento mi risulta essere ancora più rapido e vistoso. Alla Erg, per esempio, alla fine dello scorso anno avevamo 157 impianti così attrezzati, adesso ne abbiamo 750. In totale i nostri punti di vendita sono circa 2.500, quindi circa il

## Punti di vendita Erg

	Numero impianti totali	Numero impianti abilitati all'erogazione di benzina senza piombo	%
Valle d'Aosta	4	2	50
Piemonte	413	146	35
Liguria	101	42	41
Lombardia	361	168	47
Trentino A. A.	27	15	56
Friuli V. G.	29	2	7
Veneto	166	60	36
Emilia Romagna	233	56	24
Toscana	258	75	29
Marche	87	12	14
Umbria	27	4	15
Lazio	228	39	17
Molise	28	2	7
Abruzzo	29	2	7
Campania	91	32	35
Puglia	122	43	35
Basilicata	7	-	-
Sicilia	74	-	-
Sardegna	20	-	-
TOTALE	2.305	700	455

## Consumi benzine 1988 in Italia

	Benzina Super piombata/mo	Di cui benzina senza piombo/mo	%
Piemonte	1.365.000	5.072	0,37
Val d'Aosta	66.000	821	1,24
Liguria	542.000	7.682	1,42
Lombardia	2.620.000	13.408	0,51
Trentino	331.000	12.565	3,80
Friuli V. G.	346.000	2.549	0,74
Veneto	1.387.000	13.260	0,96
Emilia Romagna	1.377.000	11.959	0,87
Toscana	1.325.000	11.587	0,87
Umbria	210.000	1.738	0,89
Marche	419.000	2.934	0,70
Lazio	1.680.000	3.203	0,19
Molise	67.000	506	0,76
Abruzzo	346.000	1.927	0,56
Campania	1.105.000	3.056	0,28
Puglia	743.000	4.961	0,67
Basilicata	119.000	455	0,38
Calabria	444.000	3.175	0,72
Sicilia	1.105.000	7.629	0,69
Sardegna	462.000	4.414	0,96
TOTALE	16.098.000	112.899	0,70



30% sono già equipaggiati. L'Agip certamente non è inferiore a noi perché si è mossa molto in questa direzione, anche alla Ip mi pare che si muovano abbastanza e credo che ciò avvenga anche per altre società. Ciò significa che oggi non è difficile trovare stazioni con benzina verde. Abbiamo curato tutte le strade principali di comunicazione, ovviamente le autostrade e i grandi centri urbani. In complesso non mi stupirei se già oggi i distributori attrezzati fossero 7-8.000.

Un aumento apprezzabile, ma pur sempre un quinto circa del totale. All'estero è decisamente più facile trovare benzina senza piombo.

Ma quali sono le differenze tra noi e gli altri paesi? 1) l'incentivazione fiscale, che come ripeto è un passaggio obbligato. Non vedo altre vie; 2) senz'altro il fatto che il parco automobilistico italiano non lo richieda. Se lei avesse una macchina con la marmitta catalitica, 25 lire in più o 25 lire in meno, comunque dovrebbe comprare benzina senza piombo perché altrimenti la marmitta è fregata. E la marmitta costa.

E nessuno si può permettere di buttare soldi. Ma siccome noi non siamo fabbricanti di marmitte, bensì raffinatori e venditori di prodotti petroliferi, dobbiamo politica a considerare la politica dei prezzi. Una defiscalizzazione o comunque un intervento che porti ad una varianza dei prezzi a vantaggio della benzina senza piombo è un passaggio obbligato. Se questo non c'è, per me il «cavallo non beve».

E voi, industrie petrolifere, non avete alcun peso, alcuna capacità di incidere sulla politica del trasporto in Italia?

Questo non è un nostro compito. Lo è del governo. Quindi voi avete investito miliardi e in anticipo sulle richieste del mercato senza neppure pensare di alzare la voce con casa Fiat?

E perché dovremmo alzare la voce con Agnelli? Noi non abbiamo bisogno della marmitta catalitica. Ci basta avere un prezzo inferiore, che il pubblico abbia un prezzo inferiore. Così come avviene in ogni altro paese.

Ma il pubblico al quale si concede un prezzo più basso si trova di fronte ad un carburante che senza marmitta catalitica emette comunque gas nocivi e in più è di potenza inferiore...

Se lo facciamo pagare di meno con l'incentivazione fiscale nessuno si può lamentare.

L'unico motivo per utilizzare benzina senza piombo sarebbe quindi quello di pagarla meno?

C'è anche un altro motivo. Innanzitutto, la benzina senza piombo offre un grosso vantaggio dal punto di vista ambientale, rispetto all'altra: non ha piombo. Quindi questo elemento non finisce nell'aria che respiriamo. Abbiamo già tolto un inquinante. Ce ne sono però altri cinque, sette? Dobbiamo toglierli tutti? Benissimo, ma non vedo per quale ragione dovremmo rinunciare a togliere almeno questo. Mi sembra che un processo graduale di avvicinamento non sia trascurabile. Non è ideale forse, ma neppure negativo.

D'accordo. Ma restano pur sempre gli aromatici...

E allora vediamo gli altri difetti. E qui mi riferisco alla «via italiana» verso la conformità alle regole Cee. Nessuno degli altri paesi dove viene consumata benzina senza piombo assai più che in Italia si preoccupa degli aromatici. Io non posso pensare che questa sia una dimenticanza! Quello che fa male, che inquina, non è l'aromatico nella benzina ma sono piuttosto i derivati della combustione degli aromatici. Questi derivati, polinucleari, sono indubbiamente inquinanti e sono quelli che verrebbero trattati insieme ad altro dalla famosa marmitta catalitica. È vero che nella benzina senza piombo

ci sono aromatici e quindi più polinucleari da combustione. Però sono quantità infinitesimali, pertanto del tutto trascurabili. Tanto è vero che negli altri paesi nessuno ha fatto di questo un problema. Non perché l'inquinante non ci sia, ma perché l'aumento è tanto irrisorio da non costituire il problema. Si parla di milionesimi di grammo per ogni chilometro percorso. Solo in Italia ne facciamo un problema; stiamo scoprendo queste cose solo in Italia.

Ancora, la Cee ha fissato un limite per un prodotto pericoloso, che è il benzene: 5% il contenuto massimo. La «via italiana» alla benzina senza piombo parte invece da un quantitativo medio del 3,2% per dire che sarebbe ipotizzabile, tollerabile un aumento dello 0,8 (nella ipotesi con Ruffolo si parla di 0,6, ndr) per arrivare ad un massimo del 4%. La mia domanda è: perché dobbiamo essere diversi dal resto dell'Europa?

Forse perché siamo più inquinati degli altri. Avendo una densità abitativa altissima è auspicabile che si tenda ad abbassare i limiti anziché ad alzarli...

Il desiderio di inquinare meno è un desiderio di tutti e l'industria petrolifera, almeno quella che lo rappresenta, non si sottrae a questa regola. Anzi.

Da dove arrivano allora tutti questi ostacoli alla diffusione della benzina verde? Nascono dal nulla? Non hanno fondamenta?

Sono opposizioni di natura politica, non di natura scientifica. Se lo fosse il ministro di qualcosa e mi facessi paladini dello «zero benzene» farei presa sul pubblico anche se poi il pubblico non sa neppure di che si tratta. Se fossi un uomo politico, quindi, cavalcherei una tigre mica male. Questi sono argomenti che si prestano a strumentalizzazioni. Soprattutto in un momento in cui l'opinione pubblica è molto attenta, e cosciente dell'esistenza di un problema e di un pericolo per l'ambiente. Ebbene, parlando col governo di benzene, di aromatici eccetera l'industria petrolifera si è trovata di fronte a posizioni pericolose: bisogna controllare quello che esce dalle raffinerie italiane sia sotto il profilo della qualità sia della quantità. Ma, e di quella che importiamo dall'estero che vogliamo fare? Sta bene il controllo ma allora deve esserci su tutto, anche su quanto arriva da altri paesi. E se domani ci troviamo di fronte ad una importazione

per il benzene c'è un limite Cee al 5% contro il 4 nostro e per gli aromatici nessun limite - dall'estero conforme alle regole comunitarie, noi lo blocchiamo perché non ottemperiamo a certi punti di riferimento che noi autonomamente ci siamo dati? Mi piacerebbe sapere come verrebbe affrontato questo problema. Come ci conciliamo con le regole dell'interscambio commerciale fra i paesi? Noi non possiamo accettare posizioni del genere, punitive per l'industria quando proprio l'industria cerca di armonizzarsi con la Comunità europea. L'industria deve essere in condizioni di avere quelle certezze di riferimento, quei tempi di adeguamento, quei meccanismi di mercato che consentano il giusto equilibrio fra ricavi e costi.

Visto che parliamo di armonizzazione europea, parliamo di 1993 e di mercato libero. È presumibile che a quella scadenza entrino in Italia altre compagnie petrolifere, altri prodotti e così via. La possibilità di presentarsi con un quadro legislativo adeguato ed equiparato all'Europa, con un'organizzazione efficiente e in condizioni di consenso popolare verso la benzina senza piombo quali sono?

Dico che le probabilità sono molto elevate. Gli ostacoli, ripeto politici, che ancora si frappongono non possono continuare. Per due ragioni: l'industria, petrolifera è già attrezzata e l'opinione pubblica è pronta, vuole il passaggio ad un carburante a qualità ambientale migliore.