

NEL 2011 CONAD PREVEDE 7 APERTURE DI STAZIONI DI RIFORNIMENTO. MA LE DOMANDE SONO BEN DI PIÙ

# Caro carburanti, problema non solo di rete, ma di innovazione e concorrenza

Roberto Pacifico

**N**onostante la chiusura di non pochi impianti negli ultimi dieci anni - soprattutto quelli più piccoli in posizione urbana - e a dispetto del rafforzamento dell'euro sul dollaro e al ridimensionamento del prezzo al barile, in Italia ritorna puntualmente il problema del caro benzina, con vampate speculative proprio nei periodi di esodo vacanziero. Il problema è sempre uguale: in Italia la politica non riesce a scardinare il cartello tra compagnie che tiene ingessato il mercato impedendo la concorrenza. E non riesce perché l'introito dello Stato aumenta all'aumentare del prezzo: la componente fiscale è al 57% (fonte: Unione petrolifera).

## Perché non c'è concorrenza

- 1. Rete distributiva quasi tutta in mano alle 8 compagnie petrolifere** operanti in Italia attraverso i loro impianti di proprietà dati in gestione (12.413) e gli impianti appartenenti a privati (8.947) ma in convenzione operanti con insegne delle compagnie.
- 2. Alle stazioni di rifornimento private e operanti con altri marchi, non resta che un residuo 6,3%** della rete totale. Questi impianti si trovano oltretutto in posizioni extra-urbane o periferiche. E mai sulla rete autostradale... Sono cresciute del 63% dal 2001 al 2009.
- 3. Scarsa presenza della grande distribuzione.** Una stazione di rifornimento della Gda ha un erogato medio dalle 7 alle 10 volte superiore alla media Italia: i 10 distributori di carburante di Conad erogano mediamente 10,5 milioni di litri all'anno contro una media della rete italiana di 1,6 milioni. In Francia gli ipermercati rappresentano il 60% dei volumi erogati.
- 4. Scarsa diffusione del self service:** Italia 17%, Germania 95%, Francia 83%
- 5. Bassa flessibilità commerciale:** rigidità degli orari, assenza o scarso sviluppo del non-oil.

## Stazioni di servizio

nei principali paesi europei (2009)

	Impianti (n.)
Italia	22.800 (17)
Germania	14.826 (95)
Francia	12.699 (83)
Spagna	9.046 (21)
Regno Unito	8.921 (96)
Grecia	8.000 (0)
Paesi Bassi	4.243 (97)
Svizzera	3.620 (n.d.)
Svezia	3.586 (100)
Belgio	3.255 (54)
Austria	2.802 (84)
Danimarca	2.012 (59)
Finlandia	2.002 (66)
Norvegia	1.799 (n.d.)
Ungheria	1.603 (n.d.)

Fonte: Unione Petrolifera. Tra parentesi l'incidenza percentuale del self service sul totale degli impianti

## Rete carburanti: evoluzione della normativa nazionale

### 1998

Il **Dlgs 32/98** sancisce il passaggio dal regime della concessione a quello dell'autorizzazione (comunale). Il requisito della capacità tecnico-organizzativa per esercitare la distribuzione dei carburanti rimane solo per gli impianti autostradali, la cui disciplina spetta, ai sensi del **Dlgs 112/98**, alle regioni.

### 1999-2001

Lo Stato italiano interviene più volte modificando o integrando il **Dlgs 32/98**. Attraverso il **Dlgs 346/99**, la **legge 496/99**, l'**art. 19 della legge 57/01** e il **Dm 31 ottobre 2001**, vengono introdotte norme per ammodernare, razionalizzare e qualificare la rete: per es., obbligo di attività commerciali integrative per gli impianti di self service post payment, verifiche di incompatibilità degli impianti, ecc.

### 2008

In seguito alla procedura d'infrazione europea n.4365/2004 e alle segnalazioni espresse dall'Antitrust, la **legge 133/2008** rimuove le norme nazionali e regionali ritenute lesive della libertà d'impresa: in particolare l'**art. 83 bis commi da 17 a 21**, ha stabilito che non possono essere introdotti vincoli con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, distanze e superfici minime, obblighi di servizi e attività non oil. La **133/2008** ha indicato alle regioni lo sviluppo di carburanti eco-compatibili.

### 2009-2010

Nei provvedimenti regionali di Piemonte, Lombardia, Friuli, Sicilia, ed Emilia Romagna si prevede che tutti i nuovi impianti, per essere autorizzati, dovranno erogare almeno un carburante a scelta tra metano e gpl. In Lombardia è previsto il solo utilizzo del metano. Le regioni giustificano tali misure con la necessità di promuovere carburanti eco-compatibili a difesa dell'ambiente come previsto dal **comma 21 art. 83 della legge 133**.

- Obbligo erogazione metano o gpl o idrogeno
- posti auto per utenza
- servizi igienico-sanitari per utenza abile e disabile e per il personale
- dotazione pannelli fotovoltaici

Oggetto di riforma anche la disciplina degli orari sulla base del principio che il gestore può aumentare autonomamente l'orario minimo settimanale di apertura (pari a 52 ore) fino al 50%.



## I gestori hanno pochi margini (anche d'azione)

Dei circa 14 centesimi di margine lordo, 4,4 vanno ai gestori. Partendo dall'ultimo prezzo medio mensile della verde (dicembre 2010) pari a 1,412 euro al litro, e sulla base dell'erogato medio (1,6 milioni di litri annui), una stazione di rifornimento incassa circa 2,260 milioni di euro l'anno: al gestore vanno mediamente 230-250.000 euro lordi all'anno. Una stazione della grande distribuzione incassa in media **15 milioni di euro all'anno: una somma che va direttamente nelle casse dell'insegna.**

## Il prezzo dei carburanti in Europa

(rilevazione del 26 luglio 2010)

	BENZINA		Indice al netto delle tasse	DIESEL	
	€/litro	Indice		€/litro	Indice
Francia	1,327	95	89	1,131	94
Germania	1,397	100	92	1,196	100
Italia	1,355	100	100	1,202	100
Spagna	1,165	83	97	1,077	90
Regno Unito	1,398	100	89	1,427	119
Ue27	1,341	96	93	1,172	98
Area Euro	1,357	97	94	1,150	96

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Ancc-Coop su dati Commissione europea

## Gli effetti dell'efficienza distributiva

(risparmio annuale per famiglia se i prezzi dei carburanti in Italia al netto delle tasse fossero allineati a quelli di Germania, Francia, Regno Unito)

	1C	2C	3C	4C	=>5C
Benzina	37	61	83	90	96
Diesel	8	14	23	27	28
Totale	45	75	107	117	124

I nuclei familiari composti da 3 persone (3C) potrebbero risparmiare 107 euro all'anno mentre quelli di 4 componenti risparmierebbero quasi 120 euro

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Ancc-Coop su dati Commissione europea

### Totale prezzo

(€/litro, media dicembre 2010)

**1,412**

Accisa **0,564**

Totale componente fiscale **0,800**

Iva **0,236**

Materia prima\* **0,478**

Subtotale prezzo industriale **0,612**

Margine lordo\*\* **0,144**

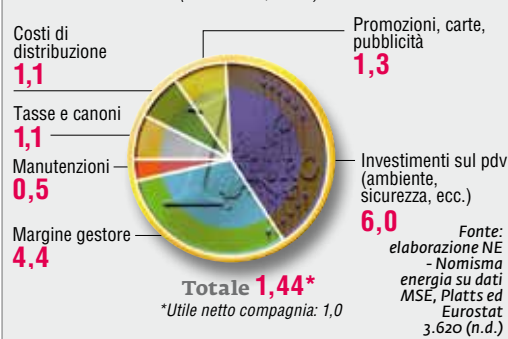
Fonte: Unione Petrolifera

\* solo su questo segmento di prezzo agiscono gli effetti delle quotazioni internazionali e dei cambi (euro/dollaro)

\*\* solo nei limiti di questa percentuale il gestore può agire per modificare il prezzo alla pompa

## Scomposizione del margine lordo della benzina

(€ cent/litro, 2009)



## La Gda e il freno legislativo

"Abbiamo presentato 30 domande per l'apertura di stazioni di servizio, ma sono bloccate" precisa Camillo De Berardinis, ad di Conad. "I nostri distributori di carburanti hanno garantito agli automobilisti risparmi complessivi di 16 milioni di euro dal 2004, quando aprimmo la prima stazione di servizio - aggiunge Francesco Pugliese, direttore generale di Conad - e la quantità erogata mediamente da un nostro distributore in un anno corrisponde al volume realizzato da un'area di servizio autostradale". **Il prezzo medio ponderato al litro è di 10 centesimi in meno rispetto alla media Italia rilevata a gennaio 2011 (1,366 vs 1,466).**

I gestori sono legati a contratti che impediscono acquisti di carburante fuori dalla compagnia petrolifera. Basterebbe introdurre una quota attingibile dal libero mercato (De Berardinis suggerisce almeno il 30%) per permettere una maggiore concorrenza sul prezzo. Il problema per un gruppo distributivo come Conad - che conta **10 impianti** - è soprattutto di costi: le disposizioni legislative delle regioni spingono **il preventivo per l'apertura di una nuova area di rifornimento carburanti sopra la tacca del milione di euro.**

