

FAIB - Confesercenti

DOSSIER

LA RETE DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI ITALIANA ED
EUROPEA A RAFFRONTO

6 Giugno 2007

I NUMERI DELLA DISTRIBUZIONE CARBURANTI IN ITALIA

LA RETE DISTRIBUTIVA:

- 23.800 impianti di distribuzione carburanti
- 62.000 addetti
- 2.500 abitanti per impianto
- 13.1 kmq coperti da un impianto (ovvero circa 8 impianti ogni 100 km)
- 1.507 autovetture per impianto di distribuzione
- 112 vetture per kmq

CONSUMI DI CARBURANTI E IMPOSTE NEL 2006:

- 40 miliardi di litri erogati all'anno dalla rete distributiva nel
- 109 milioni di litri di carburante erogati ogni giorno dalla rete distributiva
- 49 miliardi di euro la spesa annua per l'acquisto di carburante
- 850 euro la spesa pro-capite per l'acquisto di carburanti
- 27,4 miliardi di euro di imposte raccolte dalla rete distributiva in un anno

L'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato (Antitrust) e la Commissione Europea individuano nel carattere protezionistico dell'attuale sistema della distribuzione di carburanti un ostacolo alla concorrenza e alla riduzione dei prezzi dei carburanti.

Si rapporta la consistenza della rete di distribuzione carburanti italiana con quella di altri grandi paesi europei per rilevare l'eccessivo numero di pompe operanti in Italia.

Le associazioni dei Consumatori denunciano il fatto che la scarsa diffusione di impianti di distribuzione presso le strutture della GDO provoca un costo aggiuntivo per ciascuna famiglia italiana, quantificato in 23 centesimi di euro al giorno, circa 84 euro all'anno, pari allo 0,3% della spesa media annua per consumi delle famiglie italiane.

Permetteteci qualche considerazione fuori dai soliti cori, che parta dalla conoscenza della rete distributiva italiana e delle sue peculiarità al raffronto con altre reti distributive in Europa. Peculiarità che sono strettamente legate a fattori di tipo strutturale che connotano in maniera singolare questo mercato in Italia.

I falsi risparmi per i cittadini

Partiamo dai presunti risparmi derivanti da una maggiore diffusione di impianti nella GDO. L'apertura di nuovi impianti di distribuzione presso i punti vendita della GDO provocherebbe probabilmente lo "spiazzamento" e quindi la chiusura di un certo numero di stazioni di rifornimento. Il tasso di sostituzione si può stimare pari ad almeno 4 unità (4 stazioni chiudono per ogni nuova apertura nella GDO¹); mentre dal punto di vista dell'occupazione, il tasso di sostituzione si stima pari ad almeno 10 addetti.

La chiusura di vecchi impianti in seguito all'apertura di un nuovo impianto da parte della GDO potrebbe produrre la seguente catena di effetti: a) per fare scorta di carburante si dovrà fare più strada di prima; b) così, l'effetto di una maggiore rarefazione della rete sarà quello di annullare in parte i risparmi derivanti da prezzi più contenuti; c) inoltre, una maggiore distanza tra i punti vendita richiederà di fare maggiori scorte e quindi di anticipare più soldi; d) poiché il numero medio di occupati oggi per punto vendita è circa 3 unità, per ogni nuovo punto vendita in self service presso un centro della GD implica una riduzione dell'occupazione di circa 10-12 unità. L'apertura di circa 200 stazioni self-service presso la Grande Distribuzione potrebbe comportare una riduzione dell'occupazione stimabile in circa almeno 2.500 unità.

La riduzione delle pompe

Dal 1990 al 2005 – ovvero in 15 anni - i punti vendita di carburanti in Italia si sono ridotti di circa 9000 unità, pari ad un calo di circa 600 unità all'anno. E' vero che in Francia il numero medio di chiusure all'anno è stato superiore (circa 1.100 all'anno), ma c'è da rilevare che:

- in Italia nel periodo considerato i chioschi e i punti isolati di vendita di carburanti si sono più che dimezzati (da più di 13 mila a meno di 6000, pari al -56,3%); una stazione di rifornimento su quattro ha chiuso, lasciando spazio ad un discreto sviluppo delle stazioni di servizio (+ 2.105), che hanno offerto ai consumatori e alle famiglie servizi aggiuntivi di qualità, a fronte di notevoli investimenti;

- in Francia la razionalizzazione della rete è stata avviata prima che in Italia. Inoltre, in Francia l'incidenza del lavoro autonomo è strutturalmente molto più bassa che da noi (oggi il 5% contro il nostro 30%). Inoltre, la ristrutturazione della rete è stata realizzata introducendo massicciamente punti vendita in self service, che offrono prezzi più appetibili ma a fronte di un servizio e assistenza ridotto o inesistente (oggi le due offerte coesistono presso lo stesso distributore e il self service si avvantaggia della presenza del gestore per informazioni, assistenza tecnica, ecc).

¹ Si è usato il rapporto tra la vendita media di litri di benzina in un impianto stradale e la vendita di benzina in un impianto autostradale.

Tavola 1

La rete di distribuzione dei carburanti

	totale	Chioschi	stazioni di rifornimento	stazioni di servizio	autostradali	Totale
1990	31000	47%	29%	22%	2%	100%
2000	23900	32%	30%	35%	2%	100%
2005	22400	28%	29%	41%	2%	100%
1990-2005	-8600					
		-56%	-26%	32%		

Fonte: Unione petrolifera

Tavola 2

Esercizi di vendita di carburante, sedi e unità locali

	Esercizi	di cui:	
		Sedi	Unità locali
2000	23.744	21.207	2.537
2002	23.125	20.152	2.973
2004	23.223	19.759	3.464
2006	23.878	19.745	4.133
var. 2000-2006			
in valore ass.	134	-1.462	1.596
in %	1%	-7%	63%

Fonte: elaborazioni Confesercenti su dati Osservatorio Nazionale del Commercio

Tavola 3

Aperture esercizi vendita carburante

Tabella speciale

2004	204
2005	187
2006	168
2004-2005	-8%
2005-2006	-10%

Fonte: elaborazioni Confesercenti su dati Osservatorio Nazionale del Commercio

Le differenze strutturali tra i paesi europei

Le peculiari caratteristiche orografiche e demografiche (migliaia di piccoli comuni, isole e località montane) hanno determinato una rete distributiva diffusa sul territorio al servizio della popolazione.

La crescente mobilità dei cittadini ha poi modellato e fatto evolvere la rete distributiva. La scarsa efficienza, la mancata disponibilità o funzionalità di mezzi di spostamento alternativi ha visto nell'auto privata il mezzo privilegiato di spostamento.

La congestione che attanaglia le città e i forti flussi di trafficoni entrata e uscita dai centri urbani anch'essi influiscono sull'attuale assetto della rete di distribuzione dei carburanti.

Dall'analisi dei consumi medi di carburante per autoveicolo in circolazione nei principali paesi europei sembrerebbe che il nostro paese a differenza di Francia, Austria, Belgio e Spagna si usi molto di più l'auto privata rispetto ai mezzi pubblici (bus, metro, treno). per gli spostamenti quotidiani o frequenti e si usi molto di più l'auto per spostarsi in città. Questo spiegherebbe perché da noi il consumo medio di carburante per ogni auto superi di circa il 30% quello dei paesi appena ricordati (Tavola 4). Stante questa situazione il modello che ci viene proposto appare folle!

Tavola 4
Erogato per autoveicolo: graduatoria dei paesi

	Litri di benzina per autoveicolo
1 Danimarca	1396
2 Svezia	1389
3 Regno Unito	1050
4 Finlandia	976
5 Norvegia	972
6 Germania	892
<u>7 Italia</u>	<u>861</u>
8 Portogallo	844
9 Spagna	712
10 Francia	667
11 Austria	666
12 Belgio	644

Uno studio FAIB del 2003 indagò le relazioni esistenti tra una serie di fattori di natura strutturale, territoriale, demografica e sociale e il risultato dell'erogato medio degli impianti a livello nazionale, per macro-aree e per le venti regioni italiane.

I fattori che influenzano l'erogato medio in Europa

Attualmente l'erogato medio per impianto è più basso di altri paesi (Tavola 5) e per questo si rimanda sempre all'eccessivo numero di punti vendita. Sono invece molteplici gli

elementi che incidono sull'erogato medio. In Europa i fattori che incidono sull'erogato medio sono gerarchicamente i seguenti:

1. rapporto tra impianti e unità di territorio, ovvero impianti per Km²;
2. il PIL pro-capite
3. il numero di vetture per Km²
4. il rapporto tra popolazione e impianto (indice di servizio);
5. il rapporto tra vetture e popolazione (indice di motorizzazione)
6. la densità abitativa (popolazione per Km²).

A proposito del fattore 1, gli studi dimostrano che gli impianti di distribuzione carburanti si localizzano dove più favorevoli sono le condizioni di mercato, ovvero dove c'è la più elevata concentrazione di veicoli sul territorio (auto per km²). In sostanza più alta è la concentrazione di veicoli circolanti per unità di territorio più alta è la corrispondente concentrazione di impianti di distribuzione per unità territoriale.

Il Belgio ad esempio ha la più alta concentrazione di auto per Km² e anche il maggior numero di impianti per km². La Francia viceversa mostra una rete di impianti rarefatta (2,8 pompe ogni 100 km, ma è un dato coerente con una scarsa concentrazione di autoveicoli per km² (solo 50 contro 111,9 dell'Italia). Guardare pertanto all'esperienza francese o a quella spagnola come modelli da seguire per l'Italia è un errore grossolano dal momento che le caratteristiche strutturali sono molto diverse.

A proposito invece del secondo fattore che influenza l'erogato medio, ovvero il PIL pro-capite, dai dati Eurostat relativi al 2006, posto uguale a 100 il PIL pro-capite dell'Europa a 25, l'Italia presenta un valore pari 103,1, contro 123,4 dell'Austria, 118 del Regno Unito, 115,4 della Svezia, 111,1 della Germania e 107,6 della Francia. Solo la Spagna ha un PIL inferiore (96,6) ma un erogato medio elevato. Ovvero, con la sola eccezione della Spagna, è più alto l'erogato medio nei paesi dove è più alto il PIL pro capite e questo spiega la posizione bassa in classifica dell'Italia (Tavola 5).

Tavola 5

Graduatoria dei paesi per erogato medio

	Erogato/Impianto	PIL pro-capite (*)
1 Regno Unito	3.630	118,0
2 Germania	3.230	111,1
3 Francia	3.075	107,6
4 Spagna	2.820	96,6
5 Austria	2.260	123,4
6 Svezia	1.940	115,4
7 Italia	1.655	103,1
8 Finlandia	1.566	111,1

(*) PIL EU25=100

Tavola 6 – Graduatoria densità autoveicoli in Europa

	Veicoli / Km²
Belgio	150,1

Olanda	145,7
Germania	118,5
Regno Unito	111,9
Italia	111,9
Svizzera	87,9
Francia	50,5
Austria	47,8
Danimarca	43,6
Portogallo	34,8
Spagna	31,8
Irlanda	18,6
Svezia	9,4
Finlandia	7,4
Norvegia	6,1

Tavola 7 – Densità impianti distribuzione carburante in Europa

	Impianto/ 100 Km²
Belgio	13,8
Olanda	9,8
Svizzera	8,6
Italia	7,8
Danimarca	5,6
Regno Unito	5,1
Germania	4,5
Irlanda	3,6
Austria	3,4
Francia	2,8
Portogallo	2,6
Spagna	1,6
Svezia	1,0
Finlandia	0,6
Norvegia	0,5

I fattori che influenzano l'erogato medio nelle regioni italiane

I fattori che incidono invece sulla formazione dell'erogato medio degli impianti nelle diverse regioni italiane (Tavola 8) sono più o meno gli stessi di quelli che influenzano l'erogato medio degli impianti in Europa, ma ordinati gerarchicamente in modo diverso:

1. livello dei consumi pro-capite;
2. la densità abitativa;

3. il rapporto veicoli/popolazione;
4. il rapporto popolazione/impianto;
5. il numero di veicoli al kmq;
6. gli impianti al km;
7. l'erogato complessivo della rete stradale e autostradale;
8. l'erogato del circuito extrarete.

Nella tavola 9 si riportano invece i dati per regione della concentrazione di veicoli sul territorio (autovetture, bus, tir ecc) e i dati della disponibilità di impianti per kmq.

Le regioni italiane dove l'erogato medio è più alto – Campania, Lazio e Lombardia - sono quelle dove ci sono più impianti per unità territoriale (impianti per kmq) e dove ci sono più auto per kmq (250-280 veicoli per kmq rispetto a un dato nazionale di circa 140 veicoli /kmq).

La maggiore numerosità di impianti è dunque da collegarsi strettamente con l'elevato numero di veicoli, autovetture per kmq.

Tavola 8

Erogato medio per impianto (mln It)

Lombardia	1,88
Veneto	1,80
Toscana	1,72
E.-Romagna	1,71
Liguria	1,66
Trentino A.A.	1,65
Lazio	1,63
Marche	1,57
Sardegna	1,55
Puglia	1,54
Basilicata	1,48
Friuli V.G:	1,48
Calabria	1,47
Piemonte	1,43
Abruzzo	1,41
Campania	1,39
Umbria	1,34
Sicilia	1,33
Molise	1,31
Valle D'Aosta	1,23
ITALIA	1,60

Tavola 9 – Densità veicoli e impianti sul territorio

	Veicoli / Km²	Impianto/ 100 Km²
Lombardia	289	13,3
Campania	288	12,6
Lazio	252	12,8
Liguria	224	11,8
Veneto	186	9,4
E.-Romagna	148	8,3
Sicilia	137	7,2
Piemonte	135	7,7
Puglia	128	6,7
Toscana	127	6,8
Marche	122	7,2
Friuli V.G:	116	7,3
Calabria	86	4,9
Abruzzo	86	5,4
Umbria	82	5,1
Trentino A.A.	50	3,1
Valle D'Aosta	48	2,9
Molise	48	3,2
Sardegna	46	2,7
Basilicata	37	2
ITALIA	142	7,5

Il prezzo delle benzine e del gasolio.

Infine una riflessione sul differenziale di prezzo che separa l'Italia dal resto dell'Europa non tanto sulla benzina e il gasolio per auto quanto sul gasolio da riscaldamento.

Le due tavole sottostanti indicano che la vera anomalia italiana è il forte differenziale di prezzo del gasolio da riscaldamento.

Mentre infatti il differenziale di prezzo per la benzina senza piombo è circa 6 centesimo di euro con la Francia e di 1,4 eurocent con la Germania (tavola 10), il prezzo del gasolio da riscaldamento è in Italia di quasi mezzo euro al litro più caro che negli altri principali paesi europei (tavola 11).

Tavola 10

**Prezzo benzina senza piombo (prezzi la litro)
al 1 Ottobre 2006**

	Prezzo industriale	Fisco	Prezzo al consumo	Maggior costo benzina in Italia	Prezzo benzina in Italia = 100
Francia	0,387	0,78	1,167	0.06,3	95%
Germania	0,394	0,822	1,216	0.01,4	99%
Italia	0,461	0,769	1,230	-	100%
Regno Unito	0,397	0,886	1,283	-0.05,3	104%

Fonte: elab. Confesercenti su dati Dipart. Tesoro, quaderno prodotti petroliferi

Tavola 11

Prezzo del gasolio da riscaldamento al 1 Ottobre 2006

	Prezzo industriale	Fisco	Prezzo al consumo	Maggior costo gasolio riscaldam. In Italia (eurocent)	Prezzo gasolio riscaldam. in Italia = 100
Francia	0.455	0,157	0.612	478	56%
Germania	0,475	0,148	0.623	467	57%
Italia	0,505	0,585	1.090	0	100%
Regno Unito	0.440 0.122		0.562	528	51%

Fonte: elab. Confesercenti su dati Dipart. Tesoro, quaderno prodotti petroliferi