

2018

RAPPORTO FAIB 2018

DISTRIBUZIONE CARBURATI IN ITALIA
GIAMPIERA PETRUCCIANI

1. Fattori macroeconomici che influenzano domanda, offerta e formazione del prezzo

Situazione internazionale

Il 2018 per l'economia mondiale è iniziato in un clima di incertezza ma la tendenza prevalente è comunque di crescita anche se a ritmi più contenuti sin dal quarto trimestre del 2017. La ripresa economica, condivisa da tutte le principali aree dell'economia mondiale è proseguita sulla scorta delle tendenze positive: il commercio mondiale cresciuto del 4,5% nel 2017 è stimato espandersi al 4,7% per l'anno in corso, sostenuto dalle economie emergenti e dal rafforzamento del ciclo economico internazionale. Nel 2018 è attesa proseguire la risalita dei prezzi delle principali materie prime industriali e dei corsi petroliferi, influenzati dal rafforzamento della domanda internazionale.

L'area euro ha partecipato alla ripresa globale e nel 2017 l'attività economica è cresciuta a ritmi più sostenuti rispetto agli ultimi 10 anni (+2,4% rispetto al +1,8% del 2016), trainata in particolare dalla domanda interna: i consumi hanno fornito un contributo di 1,2 decimi di punto e gli investimenti di 7 decimi di punto e le stime per il 2018 sono positive. Le tre principali economie dell'eurozona, Italia, Francia e Germania hanno registrato una variazione del Pil a inizio anno dello 0,3 per cento; vivace il dato spagnolo, con un incremento dello 0,7 per cento. Per il complesso dell'area euro la crescita nel primo trimestre risulterebbe pari allo 0,4 per cento e l'anno potrebbe chiudersi con un +2,2%.

La scomposizione contabile della crescita dell'area euro mette in luce che il rafforzamento della crescita è spiegato dalla ripresa dell'attività industriale legata agli effetti positivi del commercio internazionale. La produzione ha accelerato traendo spunto sia dell'aumento delle esportazioni che dalla crescita di alcune componenti della domanda a elevato contenuto di prodotti industriali: il ciclo dell'auto si è confermato su livelli elevati e gli investimenti in macchinari hanno avviato un'importante fase di crescita. Ma proprio questo forte legame della ripresa economica con il commercio internazionale apre le porte a uno scenario instabile e vulnerabile a cui l'eurozona appare particolarmente esposta.

Tav. 1 Prodotto interno lordo

PIL	2015	2016	2017	2018 stime	2008-2017
Germania	1,7%	1,9%	2,2%	2,3%	11,0%
Spagna	3,4%	3,3%	3,1%	2,4%	1,7%
Francia	1,1%	1,2%	1,8%	1,9%	7,0%
Italia	1,0%	0,9%	1,5%	1,4%	-4,5%
Gran Bretagna	2,3%	1,9%	1,8%	1,5%	12,0%
Area Euro	2,0%	1,8%	2,4%	2,2%	5,4%
					201
Usa	2,6%	1,6%	2,3%	2,7%	17,3%
Giappone	1,4%	0,9%	1,7%	1,2%	12%
Cina	7,0%	6,7%	6,8%	6,6%	63,6%

Fonte: Eurostat; IEA

Tav. 2 Alcune variabili macroeconomiche

	Avanzo/Disavanzo % PIL		Debito pubblico % PIL		Disoccupazione % Forze di lavoro	
	2010	2016	2010	2016	2010	2016
Germania	-4,20	0,80	81,0	68,1	7,0	4,1
Spagna	-9,40	-4,50	60,1	99,4	19,9	19,6
Francia	-6,80	-3,40	81,6	96,3	9,3	10,1
Italia	-4,20	-2,50	115,3	132,0	8,4	11,7
Gran Bretagna	-9,40	-4,50	76,0	89,3	7,8	4,8
Area Euro	-6,20	-1,50	83,8	89,0	10,2	10,0
Usa	-10,90	-4,40	95,7	107,1	9,6	4,9
Giappone	-9,10	-4,20	215,9	239,3	5,0	3,1
Cina	-0,40	-3,70	33,7	44,3	-	-

Fonte: Unione Petrolifera -Data Book 2018

Diversi sono i fronti aperti che generano incertezza e minano la tenuta della ripresa economica prima di tutto: l'instabilità dei mercati finanziari e le scelte protezionistiche di politica commerciale degli Stati Uniti, oltre ai rischi di una escalation militare in Siria.

Sul primo aspetto, uno dei principali nodi del quadro economico del 2018 è rappresentato dai programmi di superamento del quantitative easing e dalle strategie che verranno adottate, tra quanti propendono per una uscita molto graduale e quanti invece ritengono che le banche centrali siano rimaste "indietro" nei tempi di adeguamento delle proprie politiche allo scenario macroeconomico. Chiaramente il grado di esposizione dei diversi paesi ai rischi di una inversione di tendenza dei tassi è molto differenziato e a questo appuntamento l'Italia si presenta in una situazione di maggiore fragilità, data la dimensione dello stock di debito sul Pil più elevata rispetto alle altre economie dell'area euro.

Per il secondo aspetto l'incertezza si annida sia sull'evoluzione delle politiche commerciali degli Stati Uniti sia sulla politica meno accomodante della Fed che potrebbe avere conseguenze negative diffuse a livello globale. L'annuncio di misure protezionistiche unilaterali ha innescato una spirale di possibili ritorsioni, con tensioni ed effetti negativi per l'economia, oltre a una possibile frenata degli investimenti delle imprese multinazionali. All'inizio di giugno gli Stati Uniti hanno introdotto una tariffa del 25 per cento sulle importazioni di alluminio e acciaio; il valore delle importazioni in oggetto è pari a 45 miliardi di dollari.

A queste si aggiunge un'ulteriore tariffa del 25 per cento su un insieme di prodotti provenienti dalla Cina, il cui valore nel 2017 è stato pari a circa 34 miliardi. La Cina a sua volta ha risposto introducendo una tariffa di pari entità su una serie di prodotti importati dagli Usa il cui valore nel 2017 è stato pari a 45 miliardi.

Tav. 3 Variazioni tendenziali di alcune variabili macroeconomiche

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prodotto interno lordo								
Economie avanzate	3	1,7	1,2	1,3	2,1	2,3	1,7	2,3
Economie emergenti	7,4	6,4	5,4	5,1	4,7	4,3	4,4	4,8
Prezzi delle materie prime								
prezzo petrolio	27,9	31,6	1	-0,9	-7,5	-47,2	-15,7	23,3
prezzo materie prime non energetiche	26,7	18,1	-10,2	-1,5	-3,9	-17,6	-1,5	6,8
Prezzo al consumo								
economie avanzate	1,5	2,7	2	1,4	1,4	0,3	0,8	1,7
paesi emergenti e pvs	5,6	7,1	5,8	5,5	4,7	4,7	4,3	4

Fonte: Indis ref.

Tav. 4 Cambi e presso del petrolio

	2016	2017	2018
cambio dollaro - euro	1,11	1,13	1,21
Cambio yen dollaro	108,8	112,2	108,8
cambio yen - euro	120,4	126,7	132,1
prezzo petrolio in \$	45,7	54,9	68,4
prezzo petrolio in euro	41,3	48,6	56,3

Fonte: Indis ref.

Ci sono poi le tensioni con la Siria e la rottura dell'accordo con l'Iran che ha già provocato rialzi significativi delle quotazioni del petrolio. Da segnalare a tale proposito che nel 2016 l'economia statunitense era stata frenata da un'ampia riduzione degli investimenti del settore estrattivo a seguito della caduta del prezzo del petrolio, che aveva reso non conveniente la produzione di shale oil. Oggi l'eccesso di petrolio sul mercato è scomparso, lasciando il posto a una situazione di deficit: attualmente i consumi globali di greggio superano di circa 600mila barili al giorno l'offerta. E le scorte continuano a scendere: a marzo nei Paesi Ocse sono andate sotto la media degli ultimi cinque anni. E' utile ricordare che gli Stati Uniti si confermano per il quarto anno consecutivo il primo produttore mondiale con 13 milioni b/g (il 24% del totale non-Opec). Al crescere dei prezzi poi la capacità di collusione dei paesi Opec aumenta, e le stime sugli spazi di aumento dell'offerta Usa nel breve periodo sono molto incerte.

Tav. 5 Domanda e offerta petrolifera mondiale (milioni di barili al giorno)

	2016			
	I trim	II trim	III trim	IV Trim
Domanda	95,4	95,37	96,8	96,8
Offerta	96,6	96,1	96,9	98,2
	2017			
	I trim	II trim	III trim	IV Trim
Domanda	96,5	98	98,3	98,5
Offerta	96,6	96,9	97,8	98,1
	2018 stime			
	I trim	II trim	III trim	IV Trim
Domanda	98,1	99	99,6	100,5
Offerta	97,9	98,3	99	99,7

Fonte: IEA

Tav. 6 Produzione greggio (migliaia barili giorno)

	2000	2010	2015	2016	var. %
Iran	3.852	4.420	3.897	4.600	18,0%
Libia	1.475	1.656	432	426	-1,4%
Nigeria	2.155	2.535	2.329	2.053	-11,9%
Venezuela	3.112	2.838	2.644	2.410	-8,9%
Paesi Opec	31.132	35.149	38.133	39.358	3,2%
Stati Uniti	7.732	7.550	12.757	12.354	-3,2%
Messico	3.456	2.961	2.785	2.456	-11,8%
Cina	3.257	4.077	4.246	3.999	-5,8%
India	726	882	887	876	-1,2%
Paesi Non Opec	43.802	48.134	53.571	52.792	-1,5%
Totale	74.934	83.283	91.704	92.150	0,5%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati IEA

Il prezzo del petrolio, che nel 2016 era crollato addirittura sotto 30 dollari, stava già risalendo da mesi. Ma la fiammata più recente è legata in gran parte al ripristino delle sanzioni contro Teheran da parte degli Stati Uniti. Molti armatori, per il timore di incorrere in sanzioni secondarie, si stanno già rifiutando di effettuare trasporti da e verso l'Iran. L'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente contribuisce a sua volta a tenere alte le quotazioni del petrolio, anche a prescindere dall'effettivo calo dell'offerta.

Un altro fattore di sostegno ai prezzi del petrolio è la crisi del Venezuela, che si sta aggravando sempre di più. Il Paese, che un tempo era un importante fornitore di greggio, è al collasso. E la sua industria petrolifera sta crollando: la produzione è scesa del 40% in due anni, a 1,4 milioni di barili al giorno - il minimo da oltre trent'anni - e minaccia di diminuire ulteriormente, addirittura scendendo sotto 1 mbg entro fine anno secondo alcuni analisti. I creditori hanno iniziato nei giorni scorsi a pignorare impianti della compagnia venezuelana Pdvsa, limitando la sua capacità di esportazione.

Un contributo determinante per rilanciare il prezzo del petrolio è arrivato dall'Opec, che a dispetto degli scettici è riuscito a costruire una solida alleanza con la Russia e altri Paesi. I tagli di produzione congiunti, in vigore da gennaio 2017, sono stati addirittura superiori alle attese, anche perché alcuni partecipanti, il Venezuela, ma anche l'Angola o il Messico, hanno subito un calo involontario della produzione. A seguito delle restrizioni alla produzione concordate con l'accordo "Opec Plus" nel corso del 2017, l'offerta mondiale di petrolio è aumentata in misura modesta.

L'Agenzia internazionale dell'energia (Aie) indica un incremento di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2018, ma l'organismo dell'Ocse avverte che la crescita dei consumi ora potrebbe rallentare.

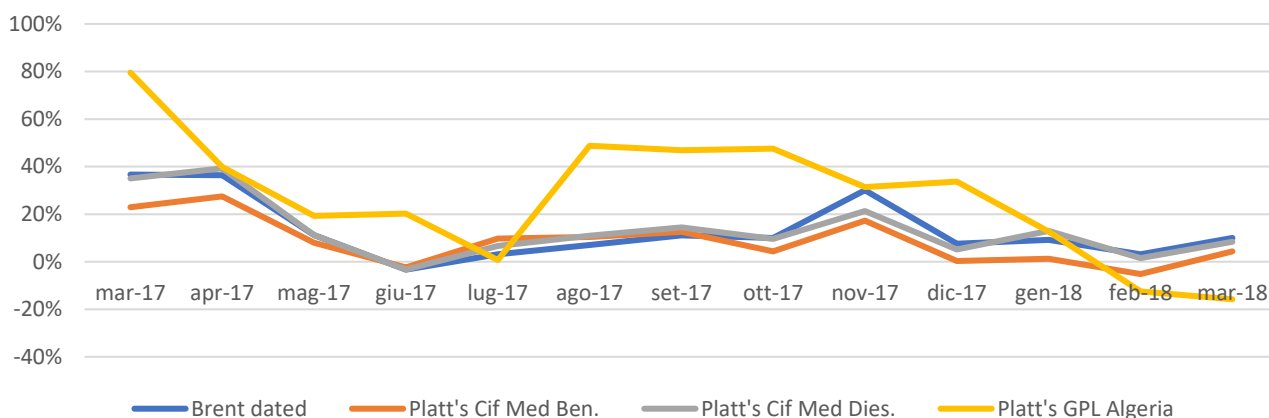
Nell'arco degli ultimi dieci anni l'andamento prezzo è stato oscillante, tra il 2010 e il 2012 si registrano rincari dell'80% del Brent, tra il 2013 e il 2016 invece una caduta del 68% e negli ultimi due anni di nuovo una salita del 34%. Tra le quotazioni del 2008 e quelle del 2018 si registra una diminuzione del 17%. Nei primi mesi del 2018 le quotazioni del petrolio sono in aumento rispetto ai livelli di fine 2017, grazie alla tenuta dell'accordo tra paesi produttori sui tagli all'offerta. Il Brent nella media del primo trimestre è scambiato a 67,1 dollari a barile (rispetto a 61,3 nel quarto trimestre), e a fine aprile raggiunge i 71,4 dollari. Nel corso dell'anno si attende un moderato ulteriore rialzo delle quotazioni per effetto della positiva evoluzione del ciclo internazionale. Inoltre se nella media dei primi tre mesi, il tasso di cambio dell'euro rispetto al dollaro continua ad apprezzarsi, la politica monetaria relativamente più restrittiva e il maggiore stimolo fiscale negli Stati Uniti potrebbero favorire, nel corso del 2018, un rafforzamento del dollaro.

Tav. 7 Evoluzione prezzi prodotti petroliferi per autotrazione €/lt

	Brent dated	Platt's Cif Med Ben.	P. Italia Ben. ex-Tax	Platt's Cif Med Dies.	P Italia Dies. ex- Tax	Platt's GPL Algeria	P Italia GPL ex-Tax
2008	0,412	0,430	0,586	0,544	0,697	0,276	0,443
2009	0,274	0,315	0,463	0,325	0,477	0,186	0,344
2012	0,547	0,607	0,760	0,646	0,804	0,378	0,534
2016	0,248	0,322	0,455	0,310	0,433	0,149	0,315
2017	0,302	0,373	0,525	0,373	0,517	0,208	0,372
2018	0,340	0,391	0,553	0,411	0,556	0,214	0,398
2018-2008	-17%	-9%	-6%	-24%	-20%	-22%	-10%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati FIGISC ANISA

1. Variazioni quotazioni internazionali



2. Le principali variabili macroeconomiche in Italia

Il quadro nazionale

Il 2018 è un anno caratterizzato da una forte discontinuità dal punto di vista del quadro politico italiano. A un cambiamento degli equilibri politici, potrebbe corrispondere un mutamento delle politiche economiche, con conseguenze sulle prospettive dell'economia. Si tratta quindi di un aspetto rilevante dello scenario macroeconomico dei prossimi anni.

Le previsioni dell'ultimo Def, che puntavano a una crescita prossima all'1,5 per cento tanto quest'anno quanto il prossimo, apparivano già ottimiste a prescindere dal quadro politico interno.

Invece, si è osservata una decelerazione dell'economia italiana nel corso della prima metà del 2018, che è risultata relativamente pronunciata. La frenata rappresenta un passaggio importante alla luce di due circostanze: innanzitutto, l'Italia ha ancora fatto peggio delle altre economie dell'area euro; in secondo luogo, sulla base degli indicatori congiunturali disponibili, non sembra di potere anticipare un miglioramento nella seconda metà dell'anno.

Sul primo aspetto, sebbene si evidenzino un rallentamento generalizzato nelle altre maggiori economie dell'area euro, il confronto mette in luce come nei primi due trimestri il Pil dell'eurozona cresca comunque dello 0,4 per cento a trimestre, un ritmo pari al doppio di quello registrato in Italia. Guardando al dato anno su anno, nel secondo trimestre l'Italia cresce dell'1,1 per cento, mentre l'area euro al netto dell'Italia registra un tasso di crescita del 2,4 per cento.

Dal punto di vista delle prospettive, gli indicatori congiunturali più recenti hanno messo in evidenza un deterioramento delle aspettative. In particolare, secondo le inchieste congiunturali condotte dell'Istat, nel corso degli ultimi mesi si è assistito a un peggioramento del clima di fiducia delle imprese.

Anche i consumi sono risultati relativamente deboli nei mesi scorsi, ma in questo caso la tendenza è in linea di continuità con l'andamento dei trimestri precedenti.

Di fatto la domanda ha tratto sostegno quasi esclusivamente negli investimenti delle imprese, che si sono posizionati nel secondo trimestre in prossimità dei recenti massimi, recuperando la contrazione d'inizio anno. Le decisioni di investimento beneficiano ancora degli incentivi fiscali (Impresa 4.0).

I dati di contabilità hanno infine confermato lo scenario di sostanziale assenza di tensioni dal lato dei prezzi. L'inflazione, misurata sulla base del deflatore dei consumi delle famiglie, si è mantenuta poco al di sotto dell'1 per cento nella prima dell'anno; tale risultato peraltro, una volta eliminati gli effetti del recupero delle quotazioni del greggio sui prezzi all'import, si ridimensiona ulteriormente.

Le caratteristiche della fase alle nostre spalle sono quindi sintomatiche della dipendenza della nostra economia dal traino della domanda estera, data ancora la tendenziale debolezza della nostra domanda

interna. Questa a sua volta riflette il fatto che il sistema continua a posizionarsi ai margini della deflazione, come conferma l'apertura di un differenziale d'inflazione di segno negativo rispetto al resto dell'area euro.

Anche quest'anno la crescita del Pil nominale non andrà molto oltre il 2 per cento, un ritmo che evidentemente continua a ostacolare anche il conseguimento dell'obiettivo di riduzione del rapporto fra debito pubblico e Pil.

Tav. 8 Alcune variabili macroeconomiche

	2014	2015	2016	2017	2018	
					I trim	II trim
Prodotto interno lordo	0,1	1,0	0,9	1,5	1,2	1,4
Produzione industriale	-1,1	1,8	1,4	3,1		
Importazioni	3,2	6,8	3,5	5,3	1,5	2,1
Domanda Nazionale	0,2	1,5	1,1	1,3		
Consumi finali nazionali	0,0	1,3	1,2	1,1	0,7	0,7
Spesa delle famiglie residenti	0,3	1,9	1,4	1,4	0,9	0,9
Spesa della PA e ISP	-0,7	-0,6	0,6	0,1	0,1	0,1
Investimenti fissi lordi	-2,3	2,1	3,2	3,8	4,7	6,2
Esportazioni	2,7	4,4	2,4	5,4	1,0	0,9
Tasso di disoccupazione	12,6	11,9	11,7	11,3	11,0	10,8
Dati in % del PIL – miliardi di euro						
Saldo partite correnti	41,9	41,8	49,6	47,4		
Indebitamento netto	48	43	42	40		
Debito delle PA	2.173	2.173	2.220	2.263		

Fonte: Istat

Negli ultimi 4 anni la domanda delle famiglie ha evidenziato un graduale rafforzamento, raggiungendo ritmi prossimi al 2 per cento nel 2015, per poi registrare una graduale decelerazione.

Dal punto di vista delle componenti della spesa, i consumi di servizi hanno oscillato su tassi mediamente intorno all'1,5 per cento su base annua, mentre la domanda di beni ha decelerato rapidamente, dopo l'accelerazione del 2014-15, legata in buona misura alla domanda di durevoli, autovetture in particolare. Le esigenze di sostituzione di un parco auto divenuto obsoleto dopo il crollo delle immatricolazioni avvenuto fra il 2008 e il 2013 avevano comportato un aumento del livello degli acquisti, cui sembra però seguire da alcuni trimestri una fase di leggera flessione rispetto ai massimi.

La componente dei consumi di beni durevoli evidenzia tradizionalmente le oscillazioni più ampie fra le voci della spesa dei consumatori; una volta ridimensionatosi il ciclo dell'auto non sono però emerse nuove voci del parco durevoli in accelerazione. Molti durevoli – dall'arredamento agli elettrodomestici – non stanno quindi replicando fluttuazioni analoghe ai cicli del passato.

Negli ultimi anni la pur moderata crescita dei consumi inoltre avvenuta al costo di una caduta del saggio di risparmio, e non è escluso che questo comportamento possa cambiare presto, soprattutto se i tassi d'interesse riprenderanno ad aumentare.

I comportamenti descritti vanno d'altra parte interpretati all'interno di un quadro in cui il reddito delle famiglie cresce molto poco, tanto nel 2018 quanto nel 2019. In realtà la crescita del reddito disponibile in termini nominali tende ad accelerare, portandosi sopra il 2 per cento, ma il miglioramento non traspare dall'andamento in termini reali, dato il graduale recupero dell'inflazione iniziato nel 2017 soprattutto a seguito della risalita delle quotazioni del petrolio.

Tav.9 Spesa per consumi delle famiglie

	Anni				Var%
	2014	2015	2016	2017	
Trasporti	257	266	271	290	13,1%
Acquisto mezzi di trasporto	54	57	69	87	61,5%
Spese di esercizio mezzi di trasporto <i>carburanti e lubrificanti</i>	182	186	178	180	-1,1%
<i>per mezzi di trasporto privati</i>	130	124	119	126	-3,0%
Servizi di trasporto	21	23	25	24	11,7%
Assicurazioni sui mezzi di trasporto	54	51	51	49	-9,4%
Totale	2.489	2.499	2.524	2.564	3,0%
Peso Trasporti su Totale Spesa famiglie	10,3%	10,6%	10,7%	11,3%	
Peso carburanti su Trasporti	50,5%	46,6%	44,0%	43,3%	

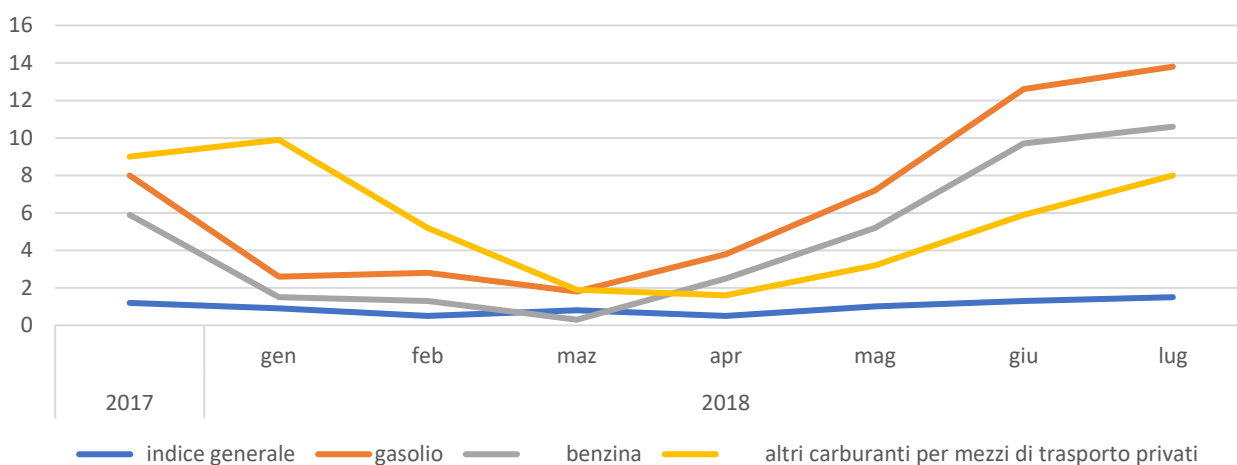
Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Istat

Tav. 10 L'inflazione per alcuni prodotti

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Indice generale	2,8	3	1,2	0,2	0,1	-0,1	1,2	0,9
Energia elettrica, gas e altri combustibili	7,9	12,5	1,3	-3,6	-2,7	-4,8	2,8	2,6
Trasporti	6,2	6,5	1,1	0,7	-2,7	-1,4	3,4	2,3
Carburanti e lubrificanti per mezzi di trasporto privati	15,1	15,4	-1,8	-2,4	-11,2	-6,3	6,9	5,2
gasolio	18,7	18,4	-2,1	-2,5	-12,2	-7,9	8	6,4
benzina	13,8	16	-1,7	-1,9	-9,7	-5,2	5,9	4,4
altri carburanti	15,2	8,5	-1,5	-4,3	-17,3	-7,7	9	5,1
lubrificanti	3	3,4	2	1,2	0,3	0,2	0,8	0,7

Fonte: Istat

2. Andamento dei prezzi dei carburanti



Settore energetico

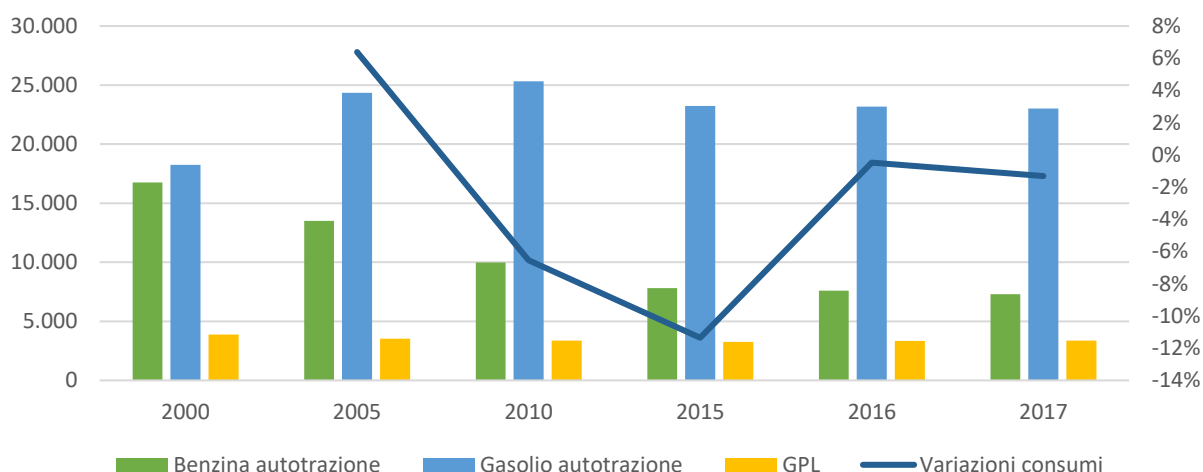
La tavola 11 evidenzia il consumo di alcuni prodotti petroliferi nei primi sei mesi del 2018, rispetto allo stesso periodo del 2017, nell'anno 2017, 2010 e 2002 con le variazioni tendenziali. I consumi di benzina e GPL si sono ridotti in questo primo semestre 2018 rispettivamente del -1% e -1,4% mentre quelli di gasolio sono aumentati del 3% con una crescita del 2% da imputarsi alla rete e del 6,3% all'extra rete. I consumi sull'extra rete crescono in modo significativo anche per la benzina, facendo registrare un +6,4%. Abbracciando un periodo più ampio, dal 2010 al 2017, emerge chiaramente da una parte la drastica riduzione dei consumi di benzina e gasolio sulla rete e dall'altra la crescita dei consumi sull'extra rete che nel caso della benzina raddoppiano. Anche il GPL nell'arco degli ultimi 7 anni registra un aumento del 37%.

Tav. 11 I consumi di alcuni prodotti petroliferi

	gen- lug						2017-	2017-
	2018	2018/2017	2017	2010	2002	2010	2010	2002
Benzina	4.225,0	-1,0	7.287,0	9.989,0	16.070,0	-27,0%	-27,0%	-54,7%
Rete Totale	4.143,0	-0,9	7.148,0	9.886,0	15.886,0	-27,7%	-27,7%	-55,0%
Extra rete	1.170,0	6,4	1.890,0	847,0	528,00	123,1%	123,1%	258,0%
Gasolio motori	13.948,0	3,1	22.972,0	25.381,0	21.511,0	-9,5%	-9,5%	6,8%
Gasolio rete	8.991,0	2,1	15.078,0	17.165,0	12.542,0	-12,2%	-12,2%	20,2%
Gasolio extrarete	6.447,0	6,3	10.213,0	8.934,0	9.152,0	14,3%	14,3%	11,6%
GPL	1.922,0	-1,4	3.358,0	3.382,0	3.719,0	-0,7%	-0,7%	-9,7%
Autotrazione	934,0	-4,2	1.675,0	1.219,0	1.313,0	37,4%	37,4%	27,6%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati Ministero Sviluppo Economico

3. Andamento dei consumi petroliferi



Le importazioni di greggio crescono nel 2017 rispetto al 2016, arrivando a 66,4 milioni di tonnellate +9% rispetto all'anno precedente; si riducono invece di 12 milioni rispetto al 2010 (-16%). In aumento anche le esportazioni di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a 32 milioni di tonnellate (+7,7% rispetto al 2016) che superano del 18% quelle del 2010.

I principali fornitori di greggio dell'Italia sono l'Azerbaijan con 12,4 milioni di tonnellate, l'Iran con 9,3 milioni di tonnellate e l'Iraq (8,6 milioni di tonnellate). Rispetto al 2010 l'instabilità geopolitica ha continuato a ridurre il peso dell'Africa ora pari al solo al 18%.

Tav. 12 Importazioni ed esportazioni di greggio, prodotti petroliferi e semilavorati

	2010	2016	2017
Importazioni greggio	78,6	60,9	66,4
Importazioni prodotti petroliferi	12,7	15,5	16,0
Importazioni prodotti semilavorati	6,9	6,2	3,7
Esportazioni semilavorati e greggio	1,4	1,8	1,6
Esportazioni prodotti	25,5	27,9	30,4
<i>gpl</i>	0,4	0,3	0,3
<i>benzine</i>	8,4	8,1	8,4
<i>gasolio</i>	9,3	9,3	10,2

Fonte: Unione Petrolifera Relazione 2018 e Statistiche 2017

Dal 2016 la capacità di raffinazione dell'Italia si è stabilizzata sugli 87,2 milioni di tonnellate, tale è prevista anche per il 2018; dal 2010 si registra però una contrazione di circa 20 milioni di tonnellate. Le lavorazioni complessive salgono a 73,5 milioni e il tasso di utilizzo degli impianti è pari all'84%. Le lavorazioni di greggio nazionale ed estero rappresentano il 95% del totale e crescono di circa il 7% mentre si riducono quelle dei semilavorati. Per l'industria della raffinazione l'ultimo decennio è stato un periodo critico, il settore è entrato in una fase di overcapacity ma allo stesso tempo, le normative sulla tutela dell'ambiente e le direttive del Parlamento Europeo sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili hanno dato forte impulso verso la produzione di biocarburanti. Nel 2016 sono stati effettuati oltre 900 milioni di investimenti nel settore della raffinazione rivolti per oltre il 40% all'ammodernamento delle strutture, al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale, alla sicurezza e all'affidabilità. La riconversione di Marghera, nel 2014, con la prima bioraffineria ottenuta da un impianto tradizionale (investimento complessivo di 500 milioni) e il programma per la riconversione della Raffineria di Gela, per la quale sono stati già stanziati 750 milioni sono dei validi esempi di attività strategica di reindustrializzazione o bonifica volta a salvare il patrimonio di competenze esistente e a sviluppare linee di ricerca e innovazione.

Tav. 13 L'attività delle raffinerie

	2000	2010	2016	2017
Lavorazioni	94,2	90,3	71,1	73,5
<i>greggio nazionale</i>	4,5	5	3,1	3,4
<i>greggio estero</i>	82,9	78,5	61,8	66,3
<i>semilavorati</i>	6,8	6,8	6,2	3,8
Altro	3,8	4,6	6,4	6,8
Materia trattata	98	94,9	77,5	80,3
Capacità di raffinazione	100,2	106,6	87,2	87,2
% di utilizzazione	94,0	84,7	81,5	84,3

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione 2018 e Statistiche 2017

La spesa dell'Italia, nel 2017, per l'approvvigionamento di energia elettrica è salita a 34,6 miliardi, + 36% rispetto al 2016, quando era pari a 25,3 miliardi; i valori si mantengono ancora lontani dai 53 miliardi del 2010 segnando un risparmio rispetto ad allora di quasi 19 miliardi di euro. L'anno record è stato il 2012 in cui la fattura energetica sul PIL è arrivata a pesare il 4% con un importo pari a quasi 65 miliardi di euro. Al maggior importo della spesa ha contribuito per il 58% il petrolio. Le quotazioni del greggio in aumento hanno inciso sulla fattura petrolifera passata dai 12,6 miliardi del 2016 ai 17,5 miliardi del 2017 con una variazione positiva quasi del 40 per cento. Il rafforzamento dell'euro rispetto al dollaro ha limitato solo parzialmente l'onere che il nostro paese ha sopportato per la crescita delle quotazioni del petrolio, causate dai tagli alla produzione e dall'aumento della domanda di energia.

Tav. 14 Fattura energetica e petrolifera

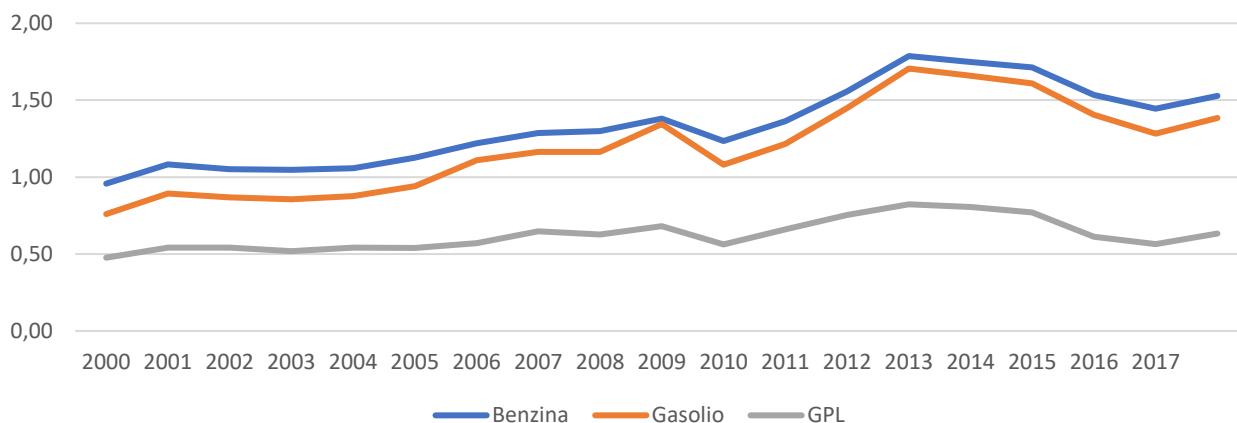
Valori in milioni	2010	2016	2017
Fattura energia	53.238	25.300	34.572
fattura petrolifera	28.432	12.557	17.527
variazioni tendenziali	2000-2010	2016-2010	2017-2016
Fattura energia	83,0%	-52,5%	36,6%
fattura petrolifera	52,4%	-55,8%	39,6%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione 2018 e Statistiche 2017

3. L'andamento dei prezzi dei carburanti in Italia e all'estero

I primi sei mesi del 2018 fanno registrare un aumento dei prezzi industriali della benzina, gasolio e Gpl rispettivamente del +10,5%, +14% e +6,6% le cause sono i rialzi delle quotazioni internazionali per benzina e gasolio e per il Gpl il balzo all'insù è dipeso dell'aumento dei prezzi delle importazioni dall'Algeria. Già nel 2017 le quotazioni internazionali dei prodotti avevano rilevato aumenti significativi rispetto ai valori del 2016 con le benzine che segnavano un +18,3% e il gasolio auto +23,3%, e a scalare i prezzi industriali aumentavano del +15% la benzina, +19% il gasolio e +18% il GPL.

4. Andamento del prezzo al consumo 2000-2018

**Tav. 15 Variazioni sul periodo corrispondente del prezzo industriale e al consumo**

	Benzina		Gasolio		GPL	
	prezzo industriale	prezzo consumo	prezzo industriale	prezzo consumo	prezzo industriale	prezzo consumo
2018						
gen- ago	10,5%	4,4%	14,0%	6,4%	6,6%	4,7%
2017	15,3%	5,9%	19,3%	8,0%	18,2%	12,4%
2016	-14,1%	-5,9%	-18,9%	-8,8%	-11,4%	-8,0%
2015	-21,3%	-10,4%	-23,7%	-12,7%	-26,5%	-20,3%
2014	-5,7%	-2,1%	-6,6%	-2,9%	-6,5%	-4,5%
2013	-6,0%	-2,1%	-6,7%	-2,8%	-3,0%	-2,1%
2012	9,1%	14,8%	7,6%	17,7%	6,5%	9,1%
2011	21,5%	14,1%	26,5%	19,2%	17,5%	14,1%
cumulata	9,3%	18,7%	11,6%	24,1%	1,5%	5,4%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti Faib su dati Ministero Sviluppo Economico

Tav.16 Prezzi mensili al consumo e variazioni

	2018			gen - ago 2018-2017		
	Benzina	Gasolio	GPL	Benzina	Gasolio	GPL
Gennaio	1,57	1,44	0,68	1,6%	3,2%	12,4%
Febbraio	1,56	1,43	0,66	0,5%	2,2%	4,5%
Marzo	1,55	1,42	0,65	0,5%	2,1%	1,9%
Aprile	1,57	1,45	0,65	1,2%	3,1%	2,9%
Maggio	1,62	1,50	0,65	6,1%	8,7%	5,7%
Giugno	1,64	1,52	0,67	9,3%	12,5%	8,6%
Luglio	1,63	1,51	0,68	9,4%	12,7%	10,1%
Agosto	1,63	1,51	0,68	8,6%	11,3%	9,4%
Media 2018	1,60	1,47	0,66	4,6%	7,0%	7,0%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti Faib su dati Ministero Sviluppo Economico

Tav. 17 Prezzi di benzina e gasolio in alcuni paesi europei e stacco Italia

	benzina			gasolio		
	prezzo industriale	prezzo componete fiscale	prezzo al consumo	prezzo industriale	prezzo componete fiscale	prezzo al consumo
Austria	0,585	0,709	1,294	0,615	0,615	1,23
Belgio	0,596	0,851	1,447	0,606	0,853	1,459
Danimarca	0,706	0,951	1,657	0,693	0,701	1,394
Francia	0,597	0,949	1,546	0,598	0,851	1,449
Finlandia	0,597	0,979	1,576	0,677	0,733	1,41
Germania	0,59	0,891	1,481	0,613	0,676	1,289
Grecia	0,613	1,03	1,643	0,719	0,696	1,415
Irlanda	0,583	0,881	1,464	0,602	0,752	1,354
Italia	0,597	1,031	1,628	0,617	0,889	1,506
Paesi Bassi	0,606	1,079	1,685	0,625	0,734	1,359
Polonia	0,575	0,612	1,187	0,605	0,559	1,164
Portogallo	0,638	0,957	1,595	0,635	0,726	1,361
Spagna	0,636	0,692	1,328	0,647	0,58	1,227
Svezia	0,623	0,921	1,544	0,779	0,742	1,521
Regno Unito	0,549	0,886	1,435	0,588	0,894	1,482
Media UE	0,601	0,808	1,409	0,632	0,681	1,313
Stacco Italia	-0,004	0,223	0,219	-0,015	0,208	0,193

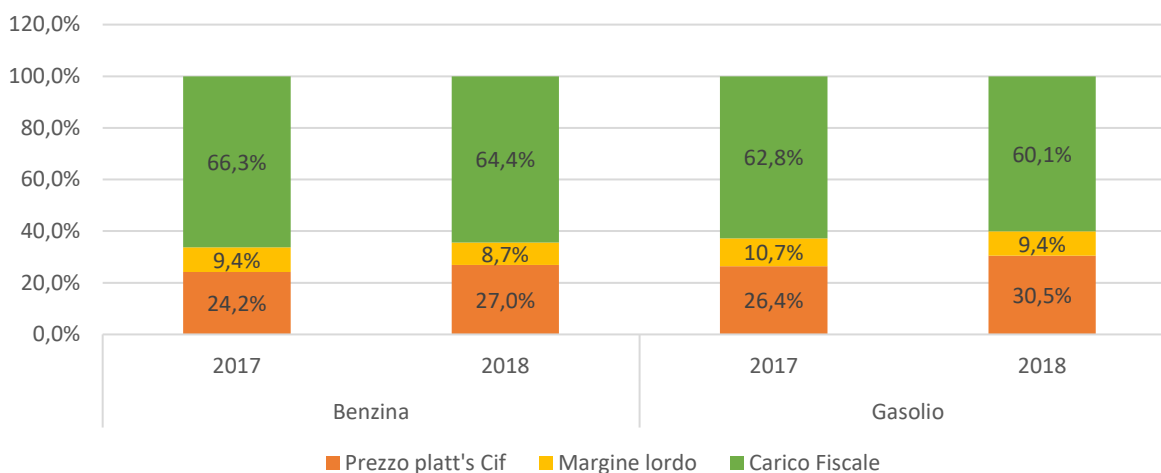
Fonte: Elaborazioni Confesercenti Faib su dati Ministero Sviluppo Economico

Tav. 18 Differenza tra prezzi rete ed extra rete per benzina e gasolio

benzina	Rete	Extra rete	differenza
gen- lug 2018	1,591	1,456	0,135
2017	1,529	1,385	0,144
2007	1,316	1,164	0,152
gasolio	Rete	Extra rete	differenza
gen- lug 2018	1,468	1,344	0,124
2017	1,384	1,254	0,13
2007	1,184	1,021	0,163

Fonte: Elaborazioni Confesercenti Faib su dati Ministero Sviluppo Economico

5. Composizione del prezzo di benzina e gasolio



In Italia, come in Europa, il meccanismo di formazione dei prezzi sul mercato dei carburanti si basa sulle quotazioni petrolifere internazionali pubblicate quotidianamente dal Platt's, un'agenzia di stampa americana che rileva e pubblica i prezzi del greggio e dei prodotti finiti. Per gli operatori che vendono carburanti sul mercato italiano questi prezzi rappresentano i costi di approvvigionamento a cui per ottenere i prezzi finali al consumo vanno sommati i margini lordi delle compagnie e le tasse. Il margine lordo va a copertura di una pluralità di costi: trasporto, margine del gestore, investimenti punto vendita, pubblicità e promozioni. Il grafico 5 mostra le varie componenti del prezzo al consumo della benzina e del gasolio: la quotazione internazionale pesa per il 27% per la benzina e per il 30,5% per il gasolio, il margine lordo costituisce l'8,7% e il 9,4% per benzina e gasolio e infine il carico fiscale, iva e accisa, sono il 64,4% e il 60,1%.

Nel 2018 e nel 2017 i prezzi di benzina, gasolio e GPL sono tornati a crescere e le variazioni positive che si sono registrate, insieme agli aumenti del 2011 e del 2012, hanno superato le riduzioni degli altri anni. Nell'arco degli ultimi 8 anni la benzina segna un +19%, il gasolio +24% e il GPL +5,4%.

La tabella 17 mostra le tre principali variabili nella formazione del prezzo per l'Italia e gli altri paesi Europei, dai dati emerge uno "stacco Italia" di segno positivo sul prezzo al consumo: +22 centesimi di euro al litro per la benzina e +19,3 centesimi al litro per il gasolio.

I motivi alla base della differenza tra i prezzi italiani e quelli europei della benzina e del gasolio sono in parte spiegati dalla peculiarità della rete italiana: la bassa diffusione del self-service post pay puro, la scarsa flessibilità commerciale, la maggiore capillarità della rete. Le prime due spiegazioni possono essere considerate delle inefficienze mentre la rete di distribuzione è una differenza strutture che risponde anche a logiche non strettamente economiche.

In Italia i prodotti vengono venduti anche nel canale detto "extra rete", i prezzi praticati sono all'ingrosso e più bassi di circa il 9% rispetto a quelli della rete. Gli operatori dell'extra rete sono generalmente in grado di gestire più fasi della filiera dei carburanti o di acquisire maggiori volumi di prodotto; grazie a una rete capillare di depositi commerciali e flotte di autocisterne dedicate, le imprese che operano nell'extra rete riescono a garantire una distribuzione flessibile e competitiva dei prodotti petroliferi, inoltre riforniscono direttamente settori di vitale importanza per il tessuto economico italiano. I prezzi si mantengono più bassi non dovendo far fronte al costo di trasporto al punto vendita, al margine del gestore, ai costi di investimento sulla rete e alle politiche commerciali. Tra i clienti principali dell'extra rete si ritrova la Grande Distribuzione Organizzata.

4. Lo stato della rete distribuzione carburanti in Italia e all'estero

Italia - Europa

Nelle tabelle e nei grafici che seguono viene riportato lo stato della rete di distribuzione carburante in Italia e all'estero. Nel 2017 si contano 20 mila e 900 punti vendita con una contrazione del 9% rispetto al 2010.

L'Italia continua ad essere il paese con il maggior numero di punti vendita (tav. 20), le reti più importanti sono poi quella della Germania con 14,5 mila punti vendita, della Turchia, della Spagna e della Francia. Ne consegue che pur avendo un parco auto che conta oltre 38 milioni di autovetture circolanti, secondo solo alla Germania, il numero di autovetture per punto vendita, pari a poco più di 1.800 è più basso non solo rispetto a quello della Germania che supera le 3 mila vetture ma anche del Regno Unito (oltre 3 e settecento veicoli per impianto), della Polonia, della Francia, della Spagna e della maggior parte dei paesi europei.

Anche l'erogato medio nel nostro paese pari a poco più di 1.300 mc/anno è inferiore alla media europea del 40% (differenza pari a 923 mc/anno). Il distacco è particolarmente pronunciato rispetto a quasi tutte le economie europee, dalle principali come il Regno Unito che registra un erogato più di tre volte superiore, la Spagna, la Francia e la Germania alle altre come l'Austria, la Polonia, la Norvegia. Dopo l'Italia solo Grecia e Turchia.

Nei processi di cambiamento della rete di distribuzione c'è attesa anche per il self a metano, tipologia di carburante in cui il nostro paese si presenta leader nel panorama europeo per punti vendita (oltre 1200) e autovetture circolanti; al secondo posto la Germania con circa 900 punti vendita ma con un circolante di 100.000 autoveicoli contro il milione dell'Italia. Al palo anche il self per il GPL.

E' bene ricordare che nel 2017 l'Italia ha conquistato il titolo di Paese più virtuoso in Europa per la vendita di vetture 'eco-friendly'. Il primato è dovuto alla forte domanda di vetture alimentate a gas, mentre la crescita delle auto elettriche o ibride procede a rilento. In sostanza, nel 2017 i primi 5 mercati ad alimentazione alternativa dell'Ue/Efta sono stati: Italia (24,1%), Gran Bretagna (12,6%), Germania (12,4%), Francia (11,4%), Norvegia (8,7%), con la Germania che nel 2017 ha superato la Francia. Un'auto su quattro delle 953.355 ad alimentazione alternativa vendute lo scorso anno nell'area Ue/Efta, infatti, è stata immatricolata nel nostro Paese. E' indubbio che in questi ultimi sette anni la rete di distribuzione italiana ha subito un processo di razionalizzazione e di ammodernamento, che tuttavia è lontano dall'essere completato. Anche la presenza di attività non oil è ancora troppo bassa, pari al 29% della rete rispetto al 70% della media europea. L'evoluzione delle rete italiana deve rivolgersi a una maggiore offerta di servizi per i consumatori che, accanto agli autolavaggi, piccola manutenzione, somministrazione di bevande, alimenti e giornali, rende possibile lo sviluppo di altri ancora: servizi di spedizione e consegna, di promozione di servizi e prodotti tipici del territorio, car sharing e ricarica dei mezzi elettrici.

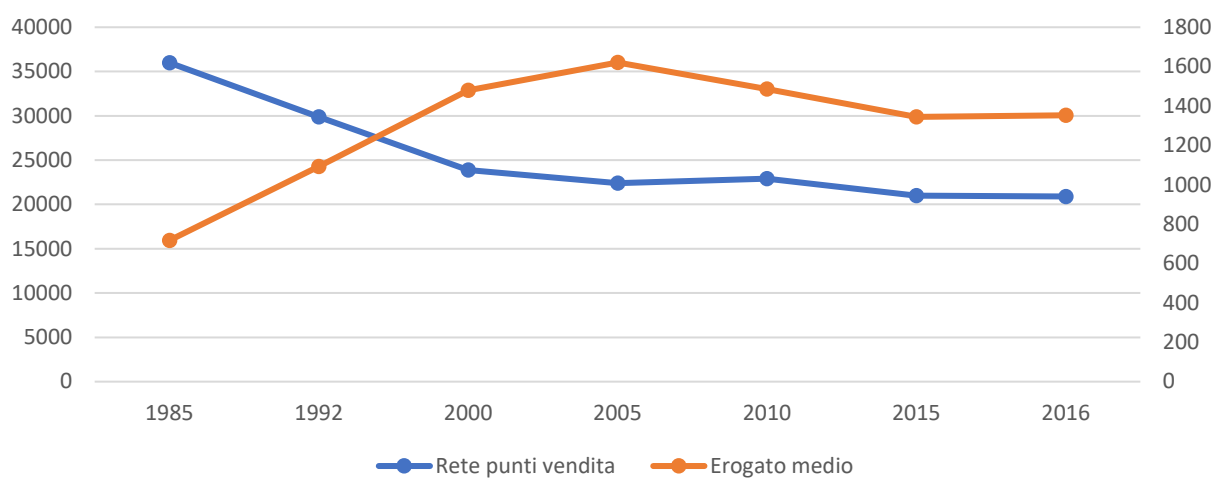
Le ragioni della situazione italiana sono dettate anche dalla particolarità del territorio e dalla preferenza del consumatore per la presenza dell'addetto.

Tav. 19 La rete di distribuzione in Italia

	Autostrade	Stazioni di servizio	Stazioni di rifornimento	Chioschi e punti isolati	Totale	Pompe Bianche	Erogato medio su consumi
2000	465	8.150	7.001	7.398	23.014	886	1.479
2010	466	9.419	6.429	4.806	21.120	1.780	1.486
2016	439	8.659	4.924	2.645	16.667	4.233	1.353

Fonte: Unione Petrolifera Statistiche 2017; Relazione Annuale 2018

6. Punti vendita ed erogato medio



Tav. 20 Punti vendita ed erogato in Italia e all'estero

	popolazione	punti vendita	erogato medio in mc	vetture per punto vendita	% punti self service	% punti con attività non oil
Austria	8.772	2.670	2.514	1.778	100	90
Belgio	11.351	3.109	-	1824	-	
Danimarca	5.748	2.005	1.700	1.179	100	65
Francia	66.989	11.194	3.960	1.754	100	
Finlandia	5.503	1.857	2.100	2.859	100	60
Germania	82.521	14.502	3.450	3.106	100	99
Grecia	10.768	6.143	810	843	5	70
Italia	60.589	20.900	1.353	1.818	67	29
Norvegia	5.258	1.578	2.120		100	
Polonia	37.972	6.803	2.892	3.047	100	95
Portogallo	10.309	3.018	1.858	1.504	59	30
Regno Unito	65.808	8.476	4.235	3.724	100	90
Spagna	46.527	11.188	2.448	1.998	75	72
Svezia	9.995	2.670	-	1718	100	
Svizzera	8.419	3.424	1.361	1.302	98	39
Turchia	79.814	12.928	288		-	
Ungheria	9.797	1.950	2.130	1.639	-	65
Media esclusa Italia	29.097	5.845	2.276		87	70

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Statistiche 2017; Relazione Annuale 2018

Tav. 21 Classificazione punti vendita per prodotto e tipologia di pagamento

	2000	2010	2016
Punti vendita	23.900	22.900	20.900
con gasolio	20.140	20.854	16.610
con Gpl	1.252	1.537	1.800
con benzina sp	22.725	21.023	16.612
con self-service pre pay	7.717	14.789	14.186
con self-service post pay	3.998	8.356	8.808

Fonte: Unione Petrolifera Statistiche 2017; Relazione Annuale 2018

Tav. 22 Vendite per prodotto, variazioni e peso

anno	prodotto tonnellate	TOTALE	Rete		
			Ordinaria	Autostrade	Extra Rete
2010	benzina	9.986.921	8.628.555	512.992	845.374
	gasolio	25.381.528	14.317.095	2.129.287	8.935.146
	Totale	35.368.449	22.945.650	2.642.279	9.780.520
2017	benzina	7.293.075	5.195.156	206.309	1.891.610
	gasolio	23.061.070	11.796.251	975.567	10.289.252
	Totale	30.354.145	16.991.407	1.181.876	12.180.862
2017-2010	Totale	-14,2%	-25,9%	-55,3%	24,5%
2017-2010	benzina	-27%	-40%	-60%	124%
	gasolio	-9%	-18%	-54%	15%
peso% 2010	benzina	100	86,4	5,1	8,5
	gasolio	100	56,4	8,4	35,2
	Totale	100	64,9	7,5	27,7
peso% 2017	benzina	100	71,2	2,8	25,9
	gasolio	100	51,2	4,2	44,6
	Totale	100	56,0	3,9	40,1

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Italia

Entrando nello specifico della rete di distribuzione carburanti in Italia, il mercato è caratterizzato da una forma tipica di oligopolio dominato dalla presenza di compagnie petrolifere integrate verticalmente che operano attraverso marchi commerciali e rappresentano circa l'80% delle vendite.

Negli ultimi dieci anni il mercato petrolifero è stato interessato da numerosi cambiamenti con il rafforzamento di storiche compagnie del settore, l'abbandono di altre e l'ingresso di nuovi attori. Solo nell'ultimo anno si registra l'acquisizione della TotalErg da parte di Api, che diventa il primo operatore italiano per numero di punti vendita e il secondo per volumi erogati. Poi si sta completando per la Esso la fase di transizione verso il "modello grossista" con la cessione degli ultimi 1.200 impianti al nuovo operatore Eg Italia (Intervias) che raggiungerà così a livello europeo 3.500 punti vendita e infine la Tamoil che ha acquistato dal Gruppo MOL la rete di 46 punti vendita carburanti a marchio les.

Tra il 2010 e 2017 i punti vendita colorati sono passati da 21 mila a 16.667, con una riduzione del 21%; sono diminuiti in modo più drastico gli operatori indipendenti che espongono marchi delle compagnie petrolifere (-31% in dieci anni) ma anche gli impianti delle compagnie petrolifere stesse (-17% sempre in dieci anni). Crescono invece del 138% le pompe bianche che da 1.780 unità arrivano a oltre 4 mila.

Il 41% dei punti vendita sono stazioni di servizio e anche se in valore assoluto si sono ridotte, il loro peso non è cambiato; è diminuito invece il peso dei chioschi e punti vendita isolati passato dal 21% al 13% e quello delle stazioni di rifornimento passato dal 28 al 24%. Chiaramente in aumento il peso delle pompe bianche, in sette anni arriva al 20% dall'8% del 2010. Nell'arco degli ultimi 7 anni l'erogato medio sulla rete calcolato sulle vendite per gasolio e benzina è diminuito del 29% passando da 1.535 mc/anno a 1.090 mc/anno. Per il 2018 si stima una diminuzione delle consistenze dei punti vendita di circa 400 unità, con una diminuzione di quelli "colorati" e un aumento delle pompe bianche. L'erogato medio delle pompe bianche mantiene un gap del 15-20% in meno rispetto alla rete tradizionale.

Infine, l'erogato medio sulla rete autostrade calcolato sulle vendite si riduce del 52% tra il 2010 e 2017, passando da 5.670 mc/anno a struttura a 2.692 mc/anno.

Tav. 23 Rete distribuzione carburanti per aree geografiche

2017	Totale	di cui:			
		Autostradali	GPL	Metano	GDO
Piemonte	1.338	61	169	78	23
Valle d'Aosta	59	5	3	1	1
Liguria	412	31	13	10	3
Lombardia	2.344	57	228	176	43
Nord Ovest	4.153	154	413	265	70
Trentino	286	9	28	20	
Friuli Venezia Giulia	422	10	43	7	3
Veneto	1.113	36	185	150	10
Emilia Romagna	1.209	37	168	207	25
Nord Est	3.030	92	424	384	38
Toscana	1.263	32	187	104	11
Umbria	331	5	45	120	6
Marche	550	12	66	37	7
Lazio	1.648	38	208	58	4
Centro	3.792	87	506	319	28
Molise	116	3	16	3	1
Abruzzo	442	18	50	28	5
Campania	1.257	31	67	88	5
Puglia	1.140	16	142	75	8
Basilicata	193	3	25	9	1
Calabria	664	15	50	11	
Sud	3.812	86	350	214	20
Sicilia	1.323	20	69	40	
Sardegna	557		38		4
Isole	1.880	20	107	40	4
Totale	16.667	439	1.800	1.222	160

Fonte: Unione Petrolifera Relazione Annuale 2018

Il 25% degli impianti totali colorati si trova nel Nord Ovest; il 28% degli impianti GPL al Centro, la maggior parte degli impianti a metano ossia il 31,4% nel Nord Est e il 44% degli impianti della GDO si trova nel Nord Ovest. I punti vendita con GPL tra il 2011 e il 2017 sono cresciuti del 17%, quelli a metano del 55% e quelli della GDO del 68%.

Nel complesso tra il 2010 e il 2017 le vendite di benzina e gasolio si sono ridotte rispettivamente del 27% e del 9%, entrambe le riduzioni sono da attribuirsi interamente alla rete e con una maggiore intensità alla rete autostradale, mentre sull'extra rete si registra una crescita delle vendite del 124% per la benzina (circa 1 milione di tonnellate in più in sette anni) e del 15,2% per il gasolio.

Le vendite di benzina si ripartiscono per il 74% sulla rete e per il 26% sull'extra rete mentre per il gasolio la ripartizione è rispettivamente del 55,4% e 44,6%. L'Abruzzo e il Molise sono le regioni dove il calo delle vendite complessivamente è maggiore: sfiora il 50% per la benzina e il 32% per il gasolio.

Più del 60% delle vendite dei carburanti sull'extra rete si concentra in Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Lazio e Campania.

Tav. 24 Rete distribuzione carburanti per aree geografiche

2017	Totale	Autostradali	gpl	metano	GDO
Nord Ovest	4.153	154	413	265	70
Nord Est	3.030	92	424	384	38
Centro	3.792	87	506	319	28
Sud	3.812	86	350	214	20
Isole	1.880	20	107	40	4
Totale	16.667	439	1.800	1.222	160

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione Annuale 2018

Tav. 25 Distribuzione percentuale degli impianti per aree geografiche

2017	Popolazione	Impianti Totali	GPL	Metano	GDO	Veicoli
Nord Ovest	26,6%	24,9%	22,9%	21,7%	43,8%	26,3%
Nord Est	19,2%	18,2%	23,6%	31,4%	23,8%	20,2%
Centro	19,9%	22,8%	28,1%	26,1%	17,5%	20,7%
Sud	23,2%	22,9%	19,4%	17,5%	12,5%	21,6%
Isole	11,1%	11,3%	5,9%	3,3%	2,5%	11,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione Annuale 2018

Tav. 26 Variazioni tendenziali nella rete di distribuzione carburanti per aree geografiche

2011-2017	Totale	Autostradali	gpl	metano	GDO
Nord Ovest	-21,4%	-4,9%	33,2%	62,6%	75,0%
Nord Est	-25,0%	-2,1%	17,8%	47,1%	81,0%
Centro	-19,7%	-4,4%	10,7%	47,0%	75,0%
Sud	-20,3%	-11,3%	14,8%	69,8%	53,8%
Isole	-17,8%	-9,1%	1,9%	100,0%	-20,0%
Totale	-21,1%	-5,8%	17,1%	55,3%	68,4%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione Annuale 2018

Tav. 27 Vendite benzina per aree geografiche (tonnellate)

	Benzina			
	Totale	Rete ordinaria	Rete autostrade	Extra rete
Nord Ovest	2.236.553	1.725.001	70.846	440.706
Nord Est	1.461.449	897.290	48.782	515.377
Centro	1.637.487	1.066.608	54.277	516.602
Sud	1.159.417	857.015	24.172	278.230
Isole	798.169	649.242	8.232	140.695
Italia	7.293.075	5.195.156	206.309	1.891.610

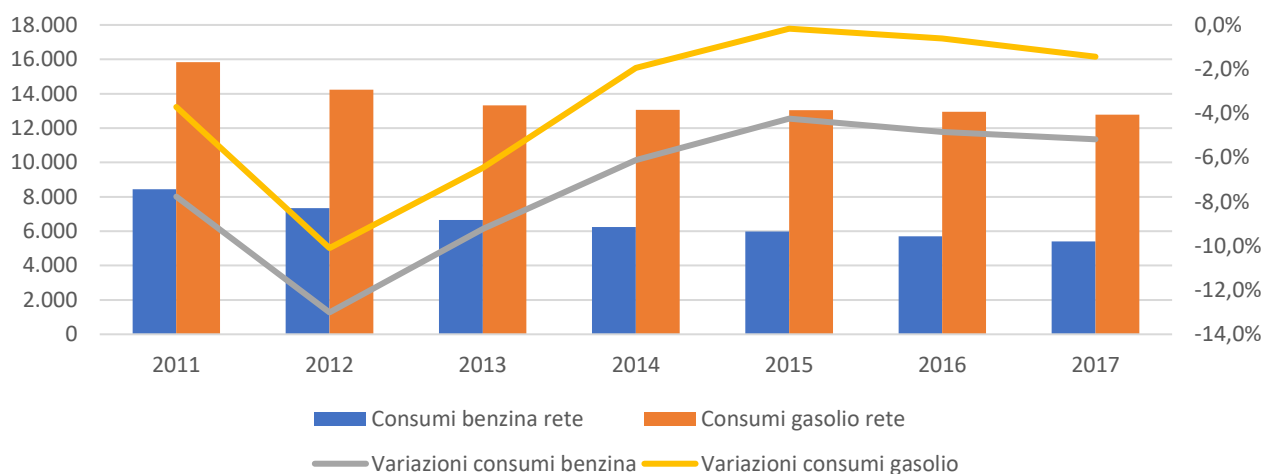
Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Tav. 28 Vendite gasolio per aree geografiche (tonnellate)

	Gasolio			
	Totale	Rete ordinaria	Rete autostrade	Extra rete
Nord Ovest	6.090.963	3.418.286	303.236	2.369.441
Nord Est	5.087.074	2.231.422	244.849	2.610.803
Centro	5.228.552	2.373.672	253.430	2.601.450
Sud	4.449.565	2.423.376	134.885	1.891.304
Isole	2.204.916	1.349.495	39.167	816.254
Italia	23.061.070	11.796.251	975.567	10.289.252

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Ministero dello Sviluppo Economico

6. Andamento vendite rete benzina e gasolio



Tav. 29 Vendite, gettito, margine operativo ed erogato medio per aree geografiche

Rete Benzina e Gasolio	Punti vendita	000 litri Benzina e Gasolio	Iva e accisa (000)	Margine lordo (000)	erogato medio in 000 litri
Nord Ovest	4.153	4.500.551	4.099.934	640.434	1.084
Nord Est	3.030	2.806.733	2.537.723	399.270	926
Centro	3.792	3.066.169	2.781.924	436.242	809
Sud	3.812	2.827.027	2.548.165	402.103	742
Isole	1.880	1.669.812	1.520.201	237.610	888
Totale	16.667	14.870.292	13.487.947	2.115.660	892

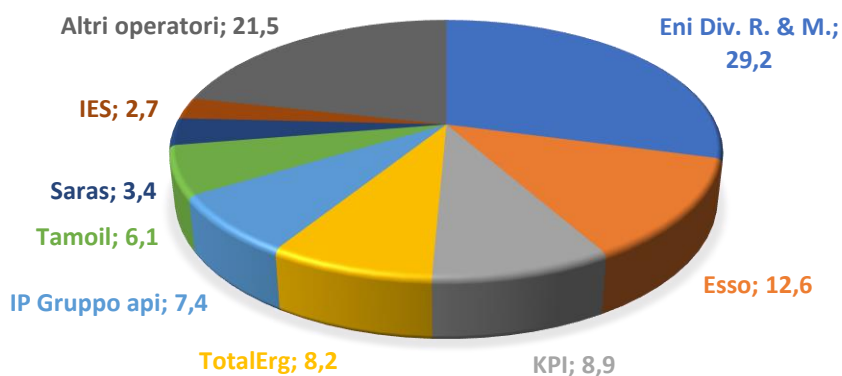
Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Tav. 30 Quote di mercato degli operatori

Anno 2016	punti vendita	% vendite prodotti petroliferi
Eni Div. R. & M.	4.395	29,2
Esso	2.485	12,6
KPI	3.065	8,9
TotalErg	2.518	8,2
IP Gruppo api	2.701	7,4
Tamoil	1.382	6,1
Saras		3,4
IES	97	2,7
Altri operatori	4.257	21,5
Totale campione	20.900	100,0%

Fonte: Unione Petrolifera Relazione 2018

7. Il contributo alle vendite di tutti i prodotti degli operatori - 2016



Nel 2017 si contano più di 38 milioni di autovetture (50 milioni di veicoli circa), l'aumento in 7 anni è stato del 5% con una forte modifica intervenuta nella tipologia di alimentazione. Le auto benzina o metano crescono del 40%, quelle benzina o gas liquido del 32% e quelle a gasolio del 22%. Le autovetture a benzina registrano invece un calo dell'11%. La categoria Altre che comprende le autovetture ibride passa da circa 1.661 unità nel 2010 a 185 mila nel 2017. La crescita delle autovetture a doppia alimentazione è dovuta agli incentivi alla rottamazione particolarmente favorevoli per questi modelli che si sono avuti tra il 2008 e il 2009. Nel 2017 il 91% delle autovetture è rappresentato da quelle a benzina (47%) e a gasolio (44%). L'Italia presenta una media di 63 autovetture ogni 100 abitanti, percentuali sopra la media si registrano nel Nord Est con 67 auto per 100 abitanti e nel Centro. La regione con più auto circolanti è l'Umbria (con 71 auto/100 abitanti) e quella con meno la Liguria (53 auto/100 abitanti).

Tav. 31 Parco Autovetture circolanti

	2010	2014	2017
Altre (ibride)	1.661	66.285	185.537
Benzina	20.429.629	18.895.138	18.196.563
Benzina o Gas Liquido	1.752.620	2.042.120	2.309.020
Benzina o Metano	660.174	833.668	926.704
Gasolio	13.900.106	15.237.608	16.896.736
Non identificato	7.121	5.934	5.761
TOTALE	36.751.311	37.080.753	38.520.321
Popolazione	60.340.328	60.782.668	60.589.445
Abitanti per autovettura	1,64	1,64	1,57

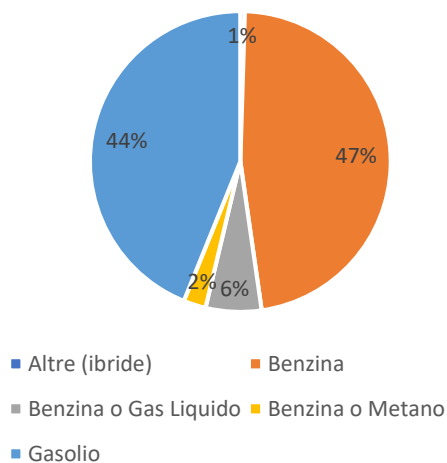
Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati ACI

Tav. 32 Variazioni assolute e tendenziali parco autovetture

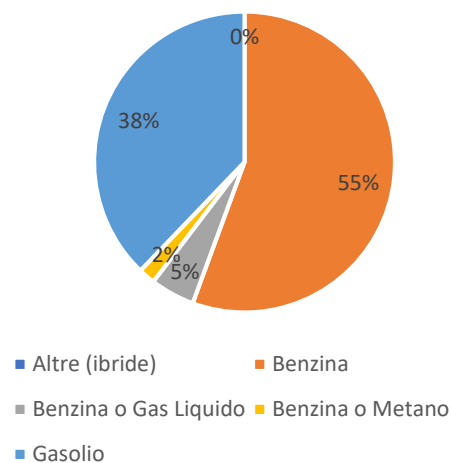
	2017-2010	2017-2010
Altre (ibride)	183.876	11.070%
Benzina	-2.233.066	-11%
Benzina o Gas Liquido	556.400	32%
Benzina o Metano	266.530	40%
Gasolio	2.996.630	22%
Non identificato	-1.360	-19%
TOTALE	1.769.010	5%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati ACI

8. Parco autovetture - 2017



9. Parco autovetture - 2010



Tav. 33 Ripartizione territoriale delle autovetture e dei veicoli

2017	Popolazione	Autovetture	Altri veicoli	Autovetture/ 100 abitanti	Altri veicoli/ 100 abitanti
Nord Ovest	16103882	10.028.348	3.368.282	62,3	33,6
Nord Est	11637102	7.796.216	2.498.989	67,0	32,1
Centro	12067524	7.904.054	2.629.180	65,5	33,3
Sud	14071161	8.478.873	2.524.775	60,3	29,8
Isole	6709776	4.295.826	1.463.336	64,0	34,1
Italia	60.589.445	38.503.317	12.484.562	63,5	32,4

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati ACI

Tav. 34 Mobilità in Italia

	2008	2010	2014	2016
Tempo medio in mobilità (minuti)	66,9	63,8	60,8	57,5
Distanza media giornaliera km	38,4	33,9	33,3	28,8
Tasso di mobilità (% di persone)	82,9	82,6	79,7	83,6

Nota: Il tasso di mobilità misura la quota di popolazione «in movimento», ovvero che ha effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale in qualsiasi modo (auto, moto, bicicletta, mezzi pubblici, eccetera). Nel nuovo modello di mobilità degli italiani che va configurandosi si effettuano meno spostamenti e si riducono le distanze percorse, ma allo stesso tempo la domanda si «distribuisce» maggiormente tra la popolazione (tasso di mobilità in crescita)

Fonte: Isfor

Appendice

Tav. 1/A Struttura del prezzo self – primo semestre 2018 e 2017

	benzina		gasolio	
	gen -lug 2018	2017	gen -lug 2018	2017
Prezzo platt's cif	0,429	0,373	0,448	0,375
Margine lordo	0,138	0,143	0,138	0,142
Prezzo industriale	0,567	0,516	0,586	0,517
Accisa	0,737	0,737	0,617	0,617
Iva	0,287	0,276	0,265	0,25
Prezzo finale	1,591	1,529	1,468	1,384

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati Ministero Sviluppo Economico

Tav. 2/A Variazione e peso delle vendite di benzina

Benzina	Totale	Peso dei consumi	Peso della rete sul totale	Peso dell'extra rete sul totale
	var.% 2017-2010			
Nord Ovest	-20%	33,2%	80,3%	19,7%
Nord Est	-28%	17,3%	64,7%	35,3%
Centro	-27%	20,5%	68,5%	31,5%
Sud	-36%	16,5%	76,0%	24,0%
Isole	-29%	12,5%	82,4%	17,6%
Italia	-27%	100,0%	74,1%	25,9%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Tav.3/A Variazione e peso delle vendite di gasolio

Gasolio	Totale	Peso dei consumi	Peso della rete sul totale	Peso dell'extra rete sul totale
	var.% 2017-2010			
Nord Ovest	-9%	26,4%	61,1%	38,9%
Nord Est	-9%	22,1%	48,7%	51,3%
Centro	-12%	22,7%	50,2%	49,8%
Sud	-9%	19,3%	57,5%	42,5%
Isole	-3%	9,6%	63,0%	37,0%
Italia	-9%	100,0%	55,4%	44,6%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Tav. 4/A Distribuzione regionale dei punti vendita e di altre variabili

Rete	Punti vendita	Vendite rete 000 litri	Iva e accisa (000)	Margine lordo (000)	erogato medio in 000 litri
Piemonte	1.338	1.187.777	1.077.186	168.989	888
Valle d'Aosta	59	39.987	36.500	5.691	678
Liguria	412	407.734	372.187	58.026	990
Lombardia	2.344	2.865.053	2.614.061	407.728	1.222
Trentino	286	283.713	257.078	40.363	992
Friuli Venezia Giulia	422	346.682	318.375	49.351	822
Veneto	1.113	1.035.814	934.955	147.338	931
Emilia Romagna	1.209	1.140.524	1.027.316	162.218	943
Toscana	1.263	998.241	906.806	142.033	790
Marche	550	403.326	362.342	57.359	733
Umbria	331	237.733	214.106	33.813	718
Lazio	1.648	1.426.870	1.298.671	203.037	866
Molise	116	56.301	50.337	8.005	485
Abruzzo	442	281.722	253.421	40.067	637
Campania	1.257	885.934	801.753	126.033	705
Puglia	1.140	960.814	864.244	136.649	843
Basilicata	193	128.238	115.141	18.237	664
Calabria	664	514.018	463.270	73.111	774
Sicilia	1.323	1.132.306	1.031.581	161.129	856
Sardegna	557	537.507	488.620	76.481	965
Totale	16.667	14.870.292	13.487.947	2.115.660	892

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Ministero dello Sviluppo Economico

BOX Sintesi 2017

64.128	addetti
20.900	impianti
	di cui
8.659	stazioni di servizio
4.924	stazioni di rifornimento
2.645	chioschi e punti isolati
4.233	pompe bianche
439	impianti autostradali
38,5	milioni di autovetture
1,6	abitanti per autovettura
12,5	milioni di altri veicoli
14,9	miliardi di litri venduti solo sulla rete (benzina e gasolio)
21,2	miliardi di spesa annua complessiva sulla rete per benzina e gasolio
	834 euro a famiglia l'anno
13,5	miliardi di Iva e Accisa riscosse dallo Stato solo sulla rete (benzina e gasolio)

INDICE

1. Fattori Macroeconomici che influenzano il prezzo
2. Le principali variabili macroeconomiche in Italia
Il quadro nazionale
Settore energetico
3. L'andamento dei prezzi dei carburanti in Italia e all'Estero
4. Lo stato della rete distribuzione carburanti In Italia e all'Estero

Tavole

- Tav. 1 Prodotto interno lordo
- Tav. 2 Alcune variabili macroeconomiche
- Tav. 3 Variazioni tendenziali di alcune variabili macroeconomiche
- Tav. 4 Cambi e presso del petrolio
- Tav. 5 Domanda e offerta petrolifera mondiale (milioni di barili al giorno)
- Tav. 6 Produzione greggio (migliaia barili giorno)
- Tav. 7 Evoluzione prezzi prodotti petroliferi per autotrazione €/lt
- Tav. 8 Alcune variabili macroeconomiche
- Tav.9 Spesa per consumi delle famiglie
- Tav. 10 L'inflazione per alcuni prodotti
- Tav. 11 I consumi di alcuni prodotti petroliferi
- Tav. 12 Importazioni ed esportazioni di greggio, prodotti petroliferi e semilavorati
- Tav. 13 L'attività delle raffinerie
- Tav. 14 Fattura energetica e petrolifera
- Tav. 15 Variazioni sul periodo corrispondente del prezzo industriale e al consumo
- Tav.16 Prezzi mensili al consumo e variazioni
- Tav. 17 Prezzi di benzina e gasolio in alcuni paesi europei e stacco Italia
- Tav. 18 Differenza tra prezzi rete ed extra rete per benzina e gasolio
- Tav. 19 La rete di distribuzione in Italia
- Tav. 20 Punti vendita ed erogato in Italia e all'estero
- Tav. 21 Classificazione punti vendita per prodotto e tipologia di pagamento
- Tav. 22 Vendite per prodotto, variazioni e peso
- Tav. 23 Rete distribuzione carburanti per aree geografiche
- Tav. 24 Rete distribuzione carburanti per aree geografiche
- Tav. 25 Distribuzione percentuale degli impianti per aree geografiche
- Tav. 26 Variazioni tendenziali nella rete di distribuzione carburanti per aree geografiche
- Tav. 27 Vendite di benzina per aree geografiche (tonnellate)
- Tav. 28 Vendite gasolio per aree geografiche (tonnellate)
- Tav. 29 Vendite, gettito, margine operativo ed erogato medio per aree geografiche
- Tav. 30 Quote di mercato degli operatori
- Tav. 31 Parco Autovetture circolanti
- Tav. 32 Variazioni assolute e tendenziali parco autovetture
- Tav. 33 Ripartizione territoriale delle autovetture e dei veicoli
- Tav. 34 Mobilità in Italia

Grafici

- Grafico 1. Variazioni quotazioni internazionali
- Grafico 2. Andamento dei prezzi dei carburanti
- Grafico 3. Andamento dei consumi petroliferi
- Grafico 4. Andamento prezzi al consumo
- Grafico 5. Composizione del prezzo di benzina e gasolio
- Grafico 6. Punti vendita ed erogato medio
- Grafico 7. Andamento delle vendite rete benzina e gasolio
- Grafico 8. Il contributo alle vendite degli operatori
- Grafico 9. Parco autovetture 2017 – Parco autovetture 2010

Appendice

- Tav. 1/A Struttura del prezzo self – primo semestre 2018 e 2017
 - Tav. 2/A Variazione e peso delle vendite di benzina
 - Tav.3/A Variazione e peso delle vendite di gasolio
 - Tav. 4/A Distribuzione regionale dei punti vendita e di altre variabili
- BOX Sintesi 2017