

# LA RETE CARBURANTI NEL 2009: IL CONFRONTO CON L'EUROPA

**-sintesi-**

**Sommario e conclusioni**

**La rete europea**

**Lo stacco con l'Europa**

**I maggiori costi in Italia**

**Rete carburanti e mobilità in Italia**

## Sommario e conclusioni

---

Il presente rapporto è una sintesi di uno studio sulla rete carburanti in Italia confrontata con il resto d'Europa, aggiornamento ed affinamento del precedente studio del 2007. Esso è necessario alla luce delle continue polemiche sull'argomento e in vista delle importanti modifiche in via di introduzione da parte del governo. L'analisi ha voluto verificare i maggiori costi che il settore in Italia sostiene, a volte per un servizio diverso e più capillare, e che giustificano lo scarto rispetto al resto d'Europa.

Le conclusioni principali dello studio sono:

- lo stacco Italia Europa di 3,5 €cent/lit per benzina e gasolio può essere facilmente spiegato da maggiori oneri legati alla preferenza degli italiani per il servito, all'assenza delle vendite diverse dai carburanti, alla maggiore numerosità della rete, al forte peso degli ipermercati in Francia;
- una eccessiva importanza data allo stacco Italia Europa rispetto alla sua significatività statistica, in quanto derivante da calcoli diversi fra paesi su prezzi di carburanti non omogenei;
- esistono altri costi di difficile quantificazione ma importanti, come: ostacoli burocratici, problemi sui biocarburanti, scarsa diffusione di forme di pagamento più moderne, e tipologie contrattuali rigide con i gestori;
- in passato molti di questi maggiori costi riflettevano anche inefficienze, mentre attualmente sono espressione di differenze ormai strutturali consolidate;
- l'alta numerosità dei punti vendita in Italia, una delle ragioni fondamentali dei maggiori costi, è giustificata da una diversa mobilità, come minore urbanizzazione, alta diffusione dei veicoli su due ruote e cilindrata più piccole;
- ipotesi di chiusure drastiche di punti vendita in Italia verso livelli come in Francia e UK porterebbero a riduzioni dei prezzi che verrebbero in parte compensate dai maggiori costi dovuti alla necessità di maggiore percorrenza per effettuare il rifornimento.

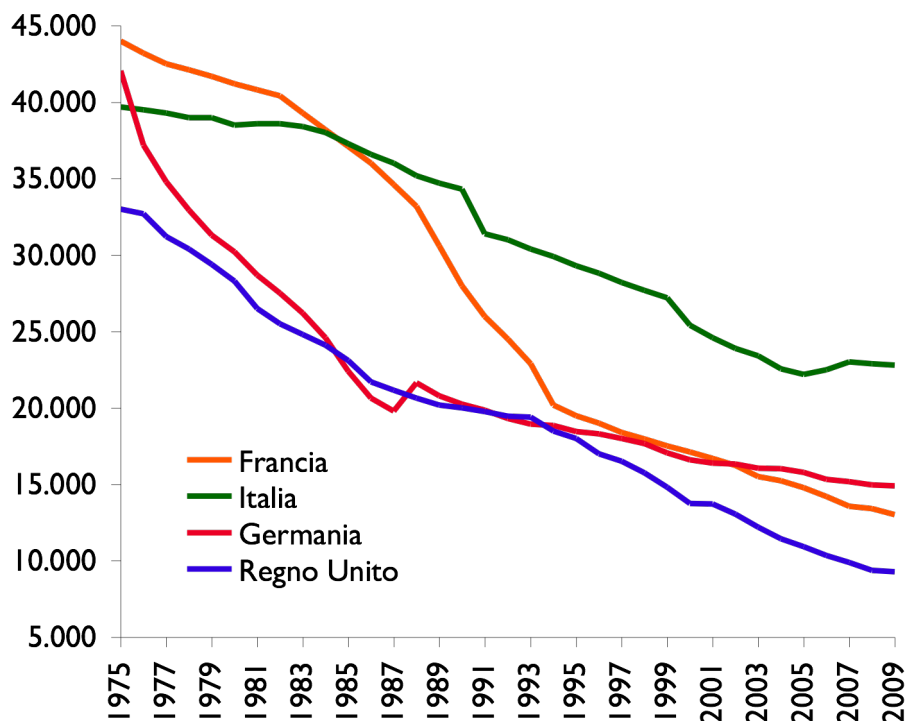
---

# **La Rete Europea**

---

## La rete in Europa

### Numero punti vendita in Europa



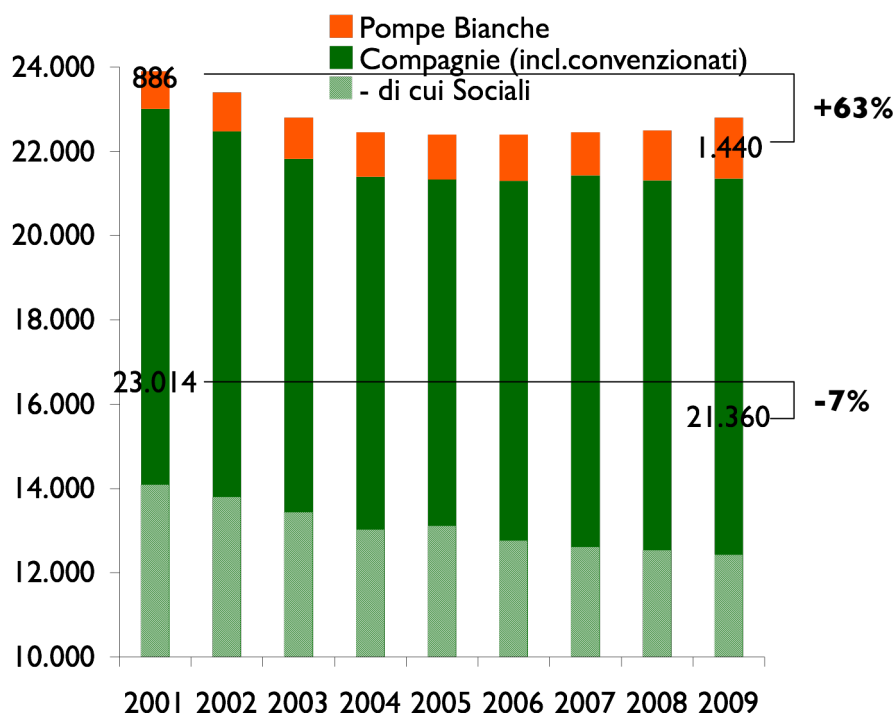
Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati UP e DataMonitor

Il processo di ristrutturazione della rete carburanti in Europa è in corso da più di trent'anni e ha portato ad un drastico calo dei punti vendita in tutti i paesi. E' stato più pronunciato in Francia e UK, dove è tuttora in corso, soprattutto per la forte penetrazione degli ipermercati. Qui, tuttavia, sono emersi problemi di desertificazione con carenza di servizio in molte aree, non solo quelle rurali.

In Italia, oltre ad una discesa più lenta del numero di punti vendita, si è addirittura verificata nel 2006 un'inversione di tendenza, unico caso in Europa. L'aumento da una parte evidenzia la difficoltà di chiusura di numerosi punti vendita poco efficienti, dall'altra è indicativo dello sviluppo degli operatori indipendenti, sebbene in presenza di calo dei consumi complessivi.

## La recente crescita dei PV indipendenti

### Evoluzione PV in Italia, pompe bianche e grandi compagnie



Pompe Bianche: punti vendita privi di marchio delle compagnie petrolifere

Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati UP e DataMonitor

Il recente andamento dei PV in Italia (2002-2009) mostra come, diversamente da quanto successo nei decenni precedenti, ci sia stata un'inversione dal 2006 con un sensibile aumento.

A fronte di una continua riduzione dei PV con i marchi delle compagnie (-7%), le cosiddette "pompe bianche" sono quasi raddoppiate, +63%.

Stando invece ai dati del Ministero per lo Sviluppo Economico, la consistenza delle pompe bianche sarebbe decisamente superiore, con una stima di oltre 3.000 PV.

Inoltre, la percentuale di PV "sociali" di proprietà delle compagnie è scesa da valori prossimi al 60% degli impianti al 54%, indice di una minore presenza delle compagnie sulla rete distributiva.

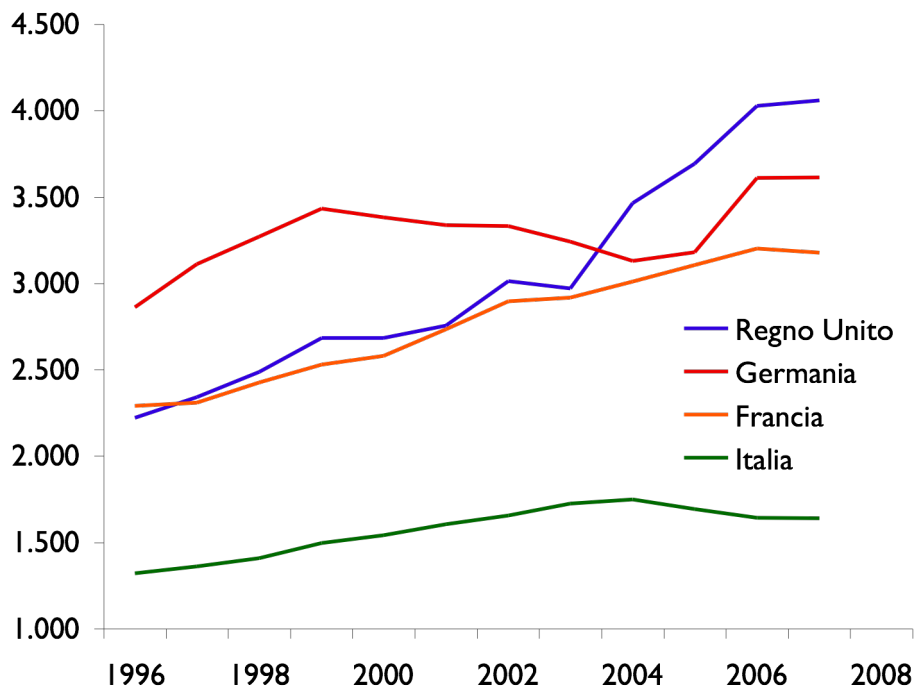
Questo significa che l'attuale mercato non presenta barriere all'entrata, con operatori indipendenti in grado di andare a coprire la quota di mercato liberata dalle compagnie.

Inoltre, emerge che il sistema italiano ha raggiunto una sua stabilità intrinseca in termini di PV/parco circolante (più alto della media UE) che riflette le esigenze specifiche dei consumatori italiani, con un'utenza diffusa su tutto il territorio.

## L'erogato medio in Europa

### Erogato Medio annuo per PV

1.000 lt/pv



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Datamonitor, 2009

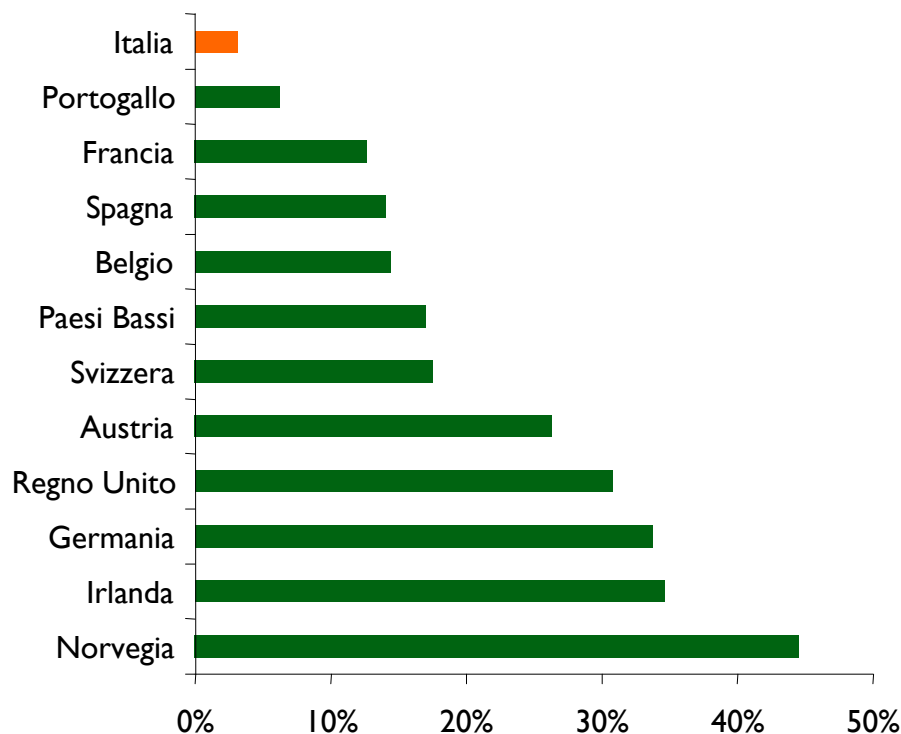
L'erogato medio, vendite annuali di carburanti per punto vendita, è uno dei principali indicatori dell'efficienza di una rete carburanti.

L'alto numero di punti vendita in Italia, risulta in un erogato medio intorno a 1,5 milioni di litri per anno, livello inferiore del 37% rispetto alla media europea di 2,49 milioni di litri. Negli ultimi tre anni si è assistito addirittura ad un calo dell'erogato medio, per effetto della riduzione delle vendite a fronte dell'aumento dei punti vendita.

Il distacco è particolarmente pronunciato rispetto ai principali paesi (Regno Unito, Francia e Germania), mentre l'erogato medio Italia non è dissimile da quelli di Svezia, Repubblica Ceca e Norvegia. Esso risulta addirittura superiore rispetto a Belgio, Finlandia, Svizzera e Danimarca.

## Il basso peso delle vendite diverse dai carburanti

### Incidenza delle vendite non oil rispetto al totale nel 2008



Nota: la percentuale è calcolata come rapporto fra vendite.

Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia

In termini percentuali, in Italia le vendite dei prodotti diversi dai carburanti sono circa il 3% del totale, contro valori superiori al 30% negli altri principali paesi europei, dove esse assicurano oltre il 50% dei profitti totali del punto vendita.

Ciò consente agli operatori degli altri paesi di avere margini relativamente più contenuti sulle vendite complessive di carburanti, valore che viene ulteriormente ridotto in termini unitari avendo gli stessi un erogato complessivo maggiore.

---

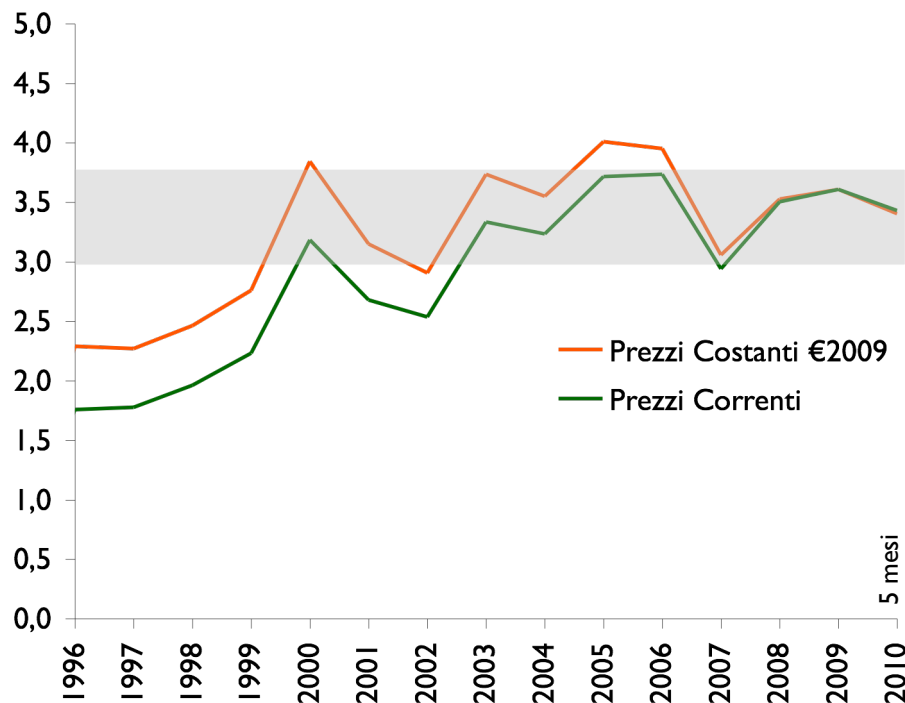
# **Lo stacco con l'Europa**

---

# Il differenziale di prezzo ponderato di gasolio e benzina

## Andamento dello Stacco Italia-Zona Euro

€cent/litro, media ponderata fra benzina e gasolio



Nota metodologica: media dei prezzi ponderati per i consumi dei singoli Paesi.

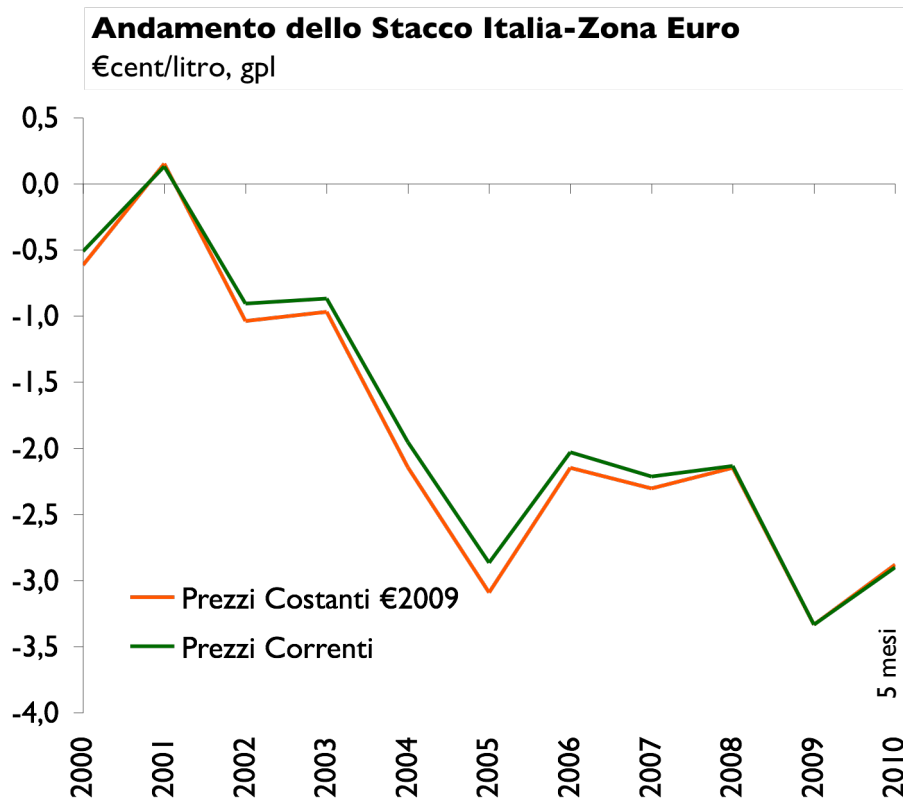
Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Eurostat

Lo “stacco” è la differenza fra il prezzo medio italiano di benzina e gasolio e quello dei paesi europei che adottano la nostra stessa moneta (zona euro). Si tratta dell’unico riferimento ufficiale di confronto con i prezzi nei paesi europei.

Ponderando lo stacco di benzina e gasolio per i volumi consumati risulta un differenziale medio sostanzialmente stabile in una forchetta di 3-3,5 €cent/litro, tranne che nel 2007 che ha rappresentato un’eccezione positiva.

Lo stacco medio nel periodo 2005-2009 è stato di 3,5 €cent/litro, valore che si è ridotto nei primi 5 mesi del 2010 scendendo verso 3,4 €cent/litro.

## Il differenziale di prezzo per il GPL



Nota metodologica: media dei prezzi ponderati per i consumi dei singoli Paesi.

Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Eurostat

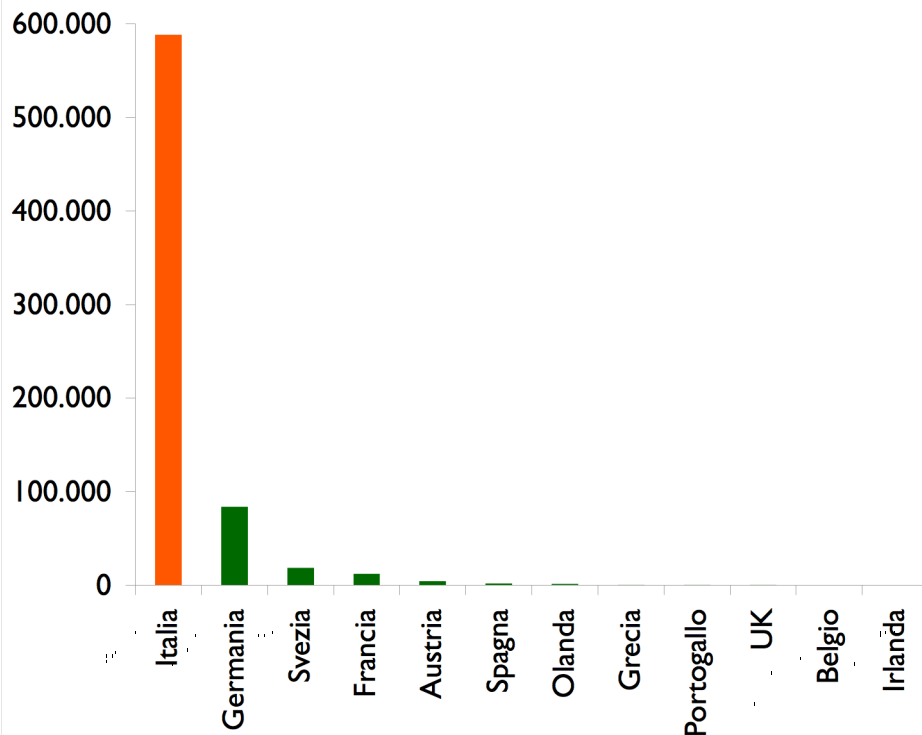
L'Italia è il paese in Europa dove si consuma più GPL auto e dove il relativo parco macchine è maggiore. I consumi di GPL in Italia contano comunque per circa il 3% del totale dei consumi di carburante. Il suo è un mercato tornato a crescere e su cui si fa grande affidamento per ridurre le emissioni dei trasporti urbani. Pertanto è importante evidenziare che il differenziale di prezzo fra Italia e Europa per il GPL vede una tendenza contraria a quella del gasolio e della benzina, con un valore negativo tendenzialmente in calo negli ultimi anni a -3 €cent/lt.

Ciò è dovuto al fatto che negli altri paesi i prezzi devono scontare costi più alti derivanti dai volumi molto bassi che vengono movimentati.

Si tratta, sotto questo punto di vista, di un ulteriore vantaggio per i consumatori italiani.

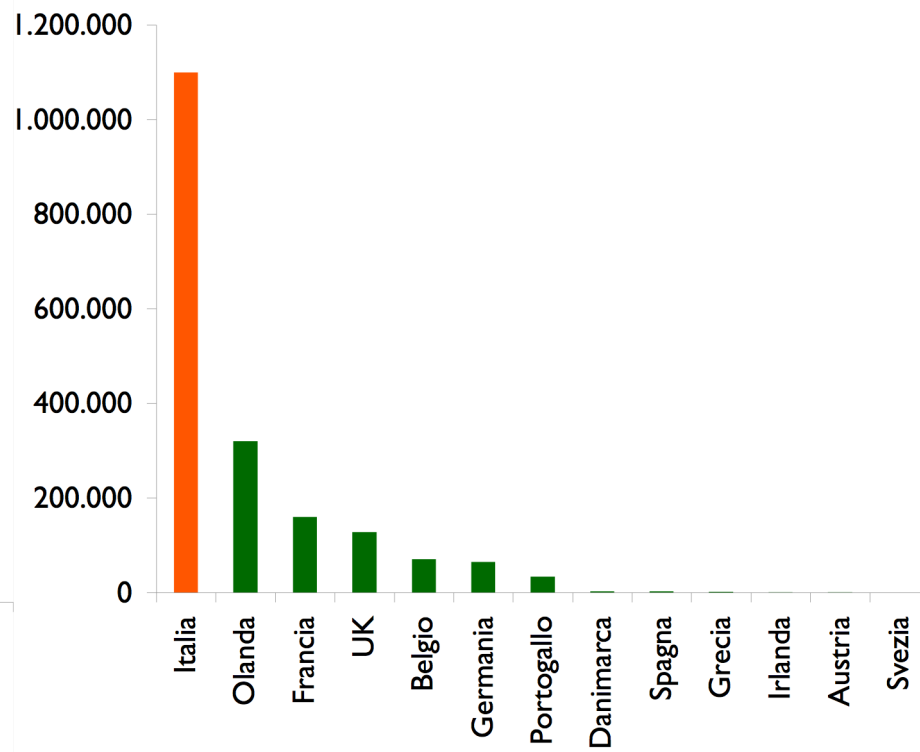
## Il primato del GPL e del metano

### Veicoli a gas metano in Europa a fine 2008



Fonte: Elaborazione NE-Nomisma Energia su dati Eurostat

### Numero veicoli a GPL in Europa a fine 2005



Fonte: Assogaliquidi

L'Italia è di gran lunga il primo mercato europeo di GPL autotrazione in Europa, con vendite prossime a 1 Mt e un parco auto superiore a 1 milione, in ripresa dopo la crisi dei primi anni del 2000. Il secondo paese, l'Olanda, ha volumi di consumo e parco auto inferiore di un terzo, mentre nettamente distanziati sono i grandi mercati di Francia, Germania e UK. La rete carburanti in Italia vanta oltre 2.300 punti, anche in questo caso il primo valore in assoluto, in Europa, seguito da Francia con 1800, ma con volumi di vendita inferiori del 70%.

---

# **I maggiori costi in Italia**

---

# Il maggior costo in Italia della distribuzione carburanti

**Stacco Italia-UE e i maggiori costi**  
 €cents/litro, media ponderata 2005-2009

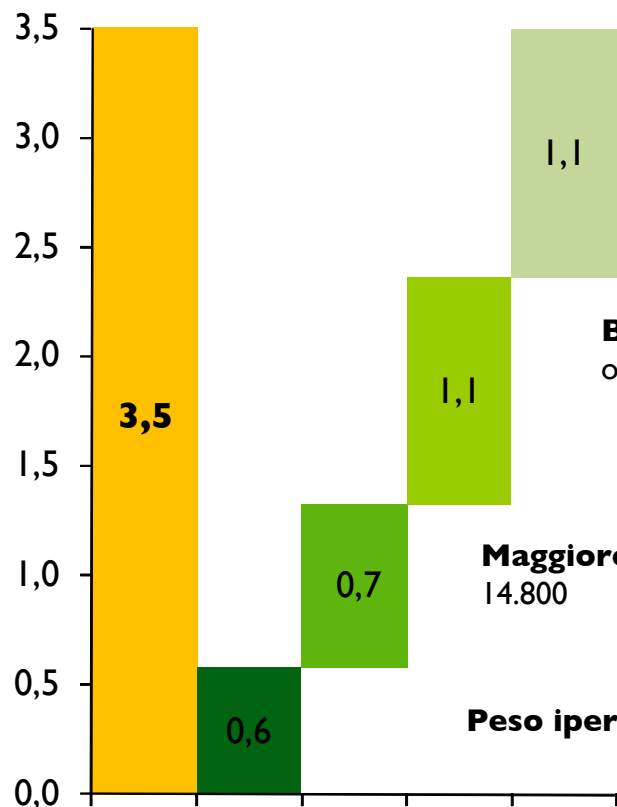
Partendo da alcune ipotesi semplici, ma solide, è possibile stimare i principali maggiori costi della rete carburanti italiana rispetto a quella del resto d'Europa che spiegano la differenza di 3,5 €cent/litro.

**Scarsa diffusione self service:** Italia 29%, resto d'Europa 90%

**Bassa flessibilità commerciale:** orari rigidi (Italia 10h, Francia 14h), assenza non oil (Italia 12%, Germania 97%)

**Maggiore numerosità/capillarità della rete:** Italia 22.800, Francia 12.700, Germania 14.800

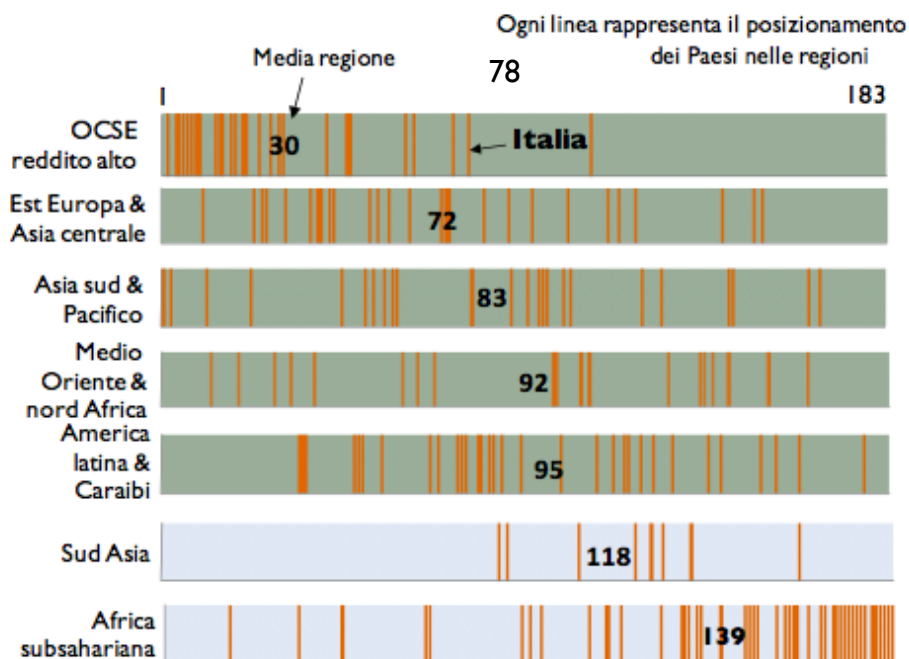
**Peso ipermercati Francia:** circa 60% dei volumi venduti



**Stacco Italia UE**  
**2005-2009**  
 Benzina e gasolio

# I costi della burocrazia

## Classifica mondiale Doing Business, posizionamento per regione



Fonte: World Bank 2009

I maggiori tempi necessari in Italia nell'ottenimento delle autorizzazioni sono confermati anche dalla classifica annuale compilata dalla World Bank, in base alla quale l'Italia è al 78° posto. La media OCSE è di 30 e tutti i membri UE che determinano lo stacco sono ai primi posti.

La classifica fornisce una misura quantitativa dei tempi necessari e delle certezze circa:

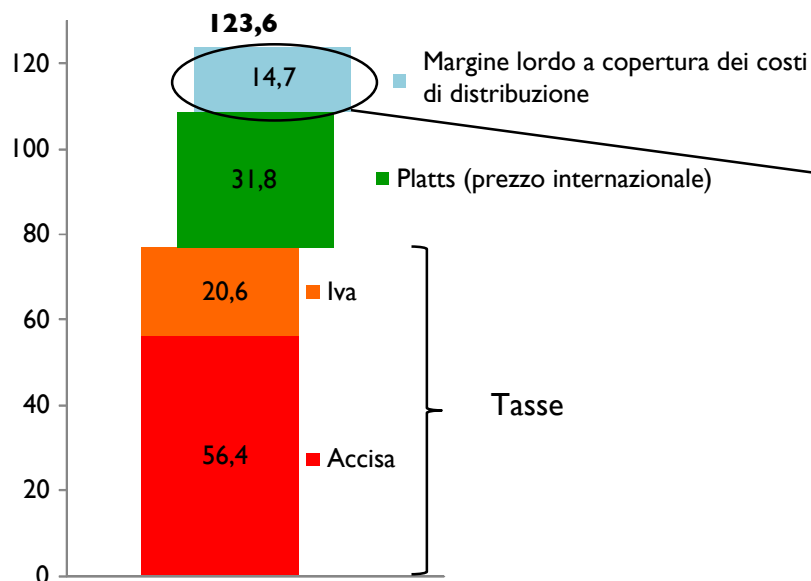
- avviare un'impresa;
- ottenere licenze di costruzione;
- registrare i passaggi di proprietà;
- assumere personale;
- garanzie di investimento;
- pagamento tasse;
- chiudere un'attività.

La classifica non copre aspetti altrettanto importanti quali la sicurezza, o il generale assetto burocratico del paese, o il grado di istruzione dei lavoratori, ma si concentra solo sulla burocrazia. Come cita lo studio, l'attività economica necessita di buone regole e l'Italia, sotto questo profilo, è molto distante dagli altri paesi europei.

# Dal margine lordo all'utile netto

## Prezzo medio della benzina

€cent/litro, 2009

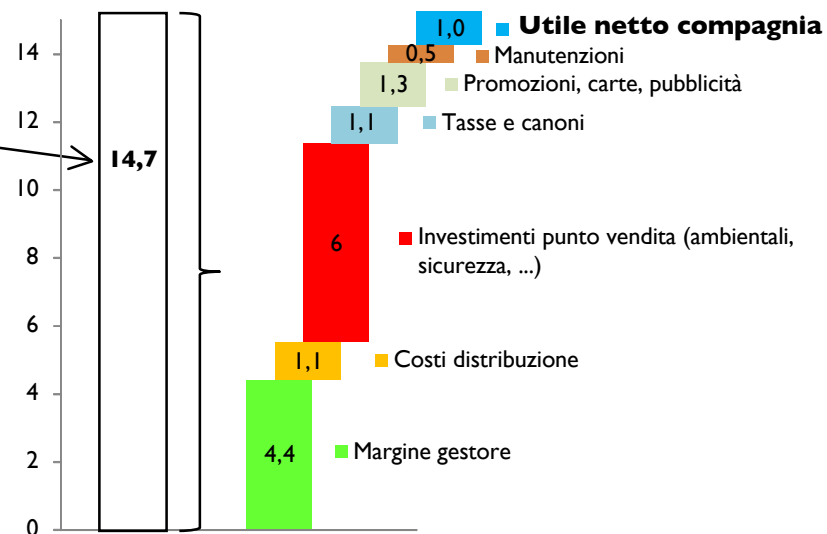


Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati MSE, Platts ed Eurostat

## Scomposizione del margine lordo della benzina

€cent/litro, 2009

### Differenza prezzo pompa netto tasse meno Platts, ovvero margine lordo



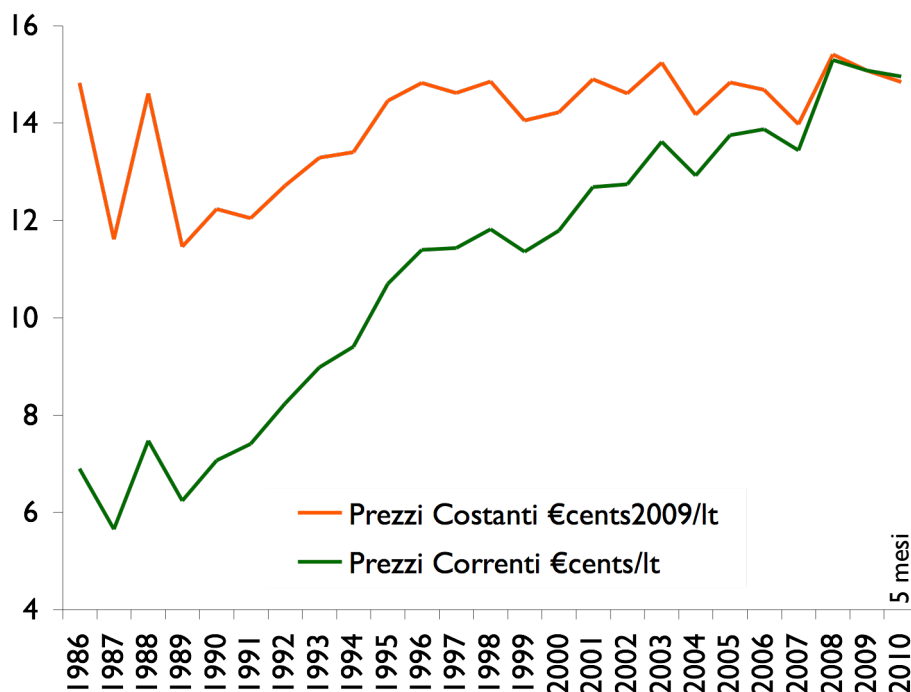
Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati MSE, Platts ed Eurostat

Il margine lordo è la differenza fra prezzo alla pompa, senza tasse, e prezzo internazionale Platts, cioè il prezzo di vendita praticato dalle raffinerie. Più che un margine è un differenziale a copertura di tutti i costi di distribuzione, dalle raffinerie fino al consumatore finale. Spesso viene confuso con un margine netto remunerativo delle attività dell'industria che in realtà è intorno a 1 €cent/lit. Tra le voci di costo più importanti da coprire ci sono gli investimenti sul punto vendita e il margine del gestore che a sua volta deve remunerare i suoi costi e il suo lavoro.

# I margini lordi medi ponderati per benzina e gasolio

## Margine lordo medio ponderato su benzina e gasolio

(margine lordo: prezzo alla pompa, tasse escluse, meno Platts)



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Platts e MSE

Ponderando i margini dei due principali carburanti per le quantità consumate, si ottiene un valore maggiormente indicativo della redditività delle vendite sulla rete.

Il margine ponderato è stato in aumento fino al 2008, per conoscere nel 2009 e nei primi 5 mesi del 2010 una contrazione. In valuta costante si assiste a maggiore stabilità, molto forte per quanto riguarda il periodo 1993-2010.

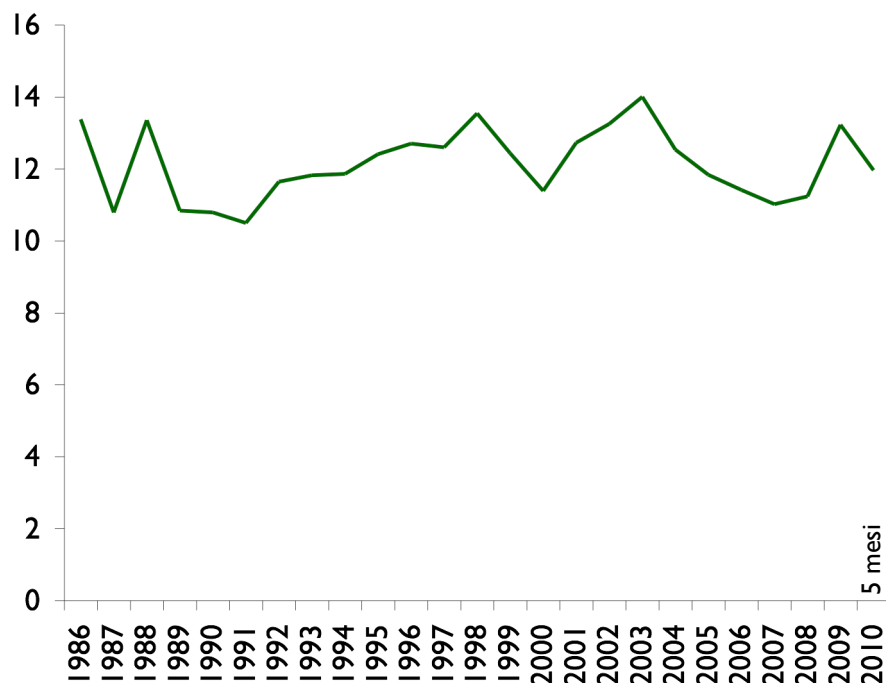
La crescita dei margini è indicativa di costi maggiori riconducibili negli ultimi anni a:

- calo dell'erogato medio, per aumento dei punti vendita, rispetto al 2006, con calo dei consumi;
- obbligo di immissione al consumo dei biocarburanti nella misura del 3% nel 2009 con problemi logistici e di prodotto;
- maggiori oneri legati alle concessioni autostradali messe all'asta nel corso del 2008.

## L'incidenza sul prezzo dei margini delle compagnie

### Incidenza percentuale dei margini sui prezzi alla pompa

media ponderata per benzina e gasolio, %



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Platts e MSE

L'incidenza percentuale del margine ponderato sul prezzo medio finale oscilla nel corso degli ultimi 20 anni intorno alla soglia del 12%.

Dopo il picco del 2003 al 14%, tale valore è sceso al suo minimo nel 2007 con l'11%.

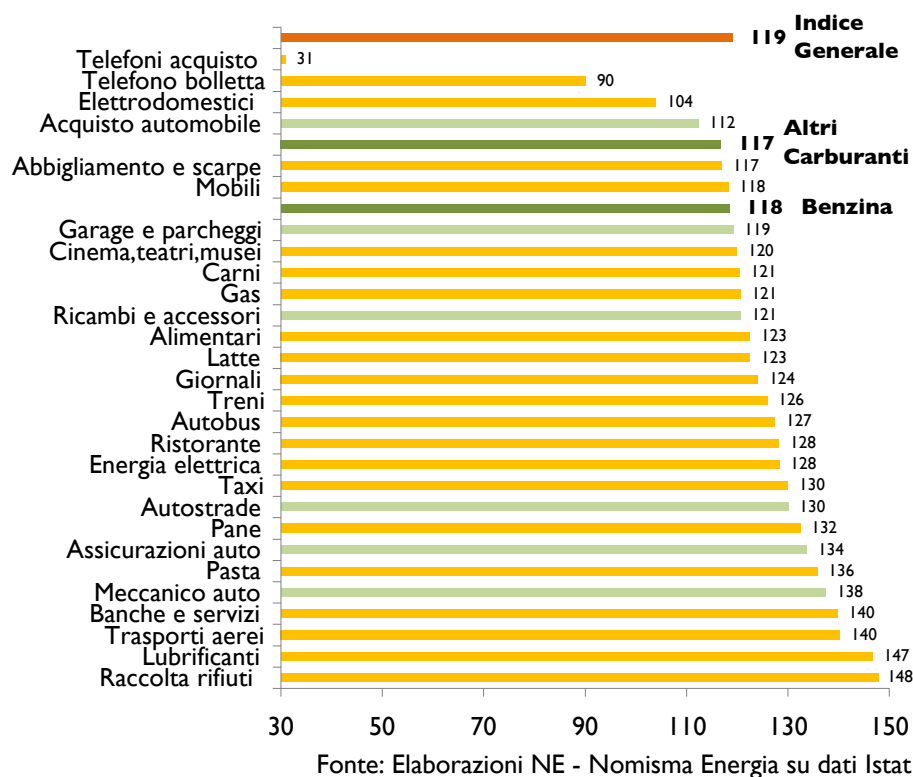
Dopo aver contenuto i margini nel 2008 durante la forte pressione rialzista, l'incidenza percentuale è tornata sopra il 13% nel 2009, comunque un valore all'interno del range ventennale.

I primi 5 mesi del 2010 hanno registrato una nuova contrazione al di sotto della soglia ventennale del 12%.

Si conferma quindi la sostanziale stabilità dei margini di distribuzione in Italia.

# L'indice generale dei prezzi dall'Euro ad oggi

## Indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività ad ottobre 2009 (base 2001=100)



Contrariamente alla percezione diffusa, il prezzo dei carburanti, e in particolare della benzina, negli ultimi anni è aumentato meno di altri prodotti di largo consumo.

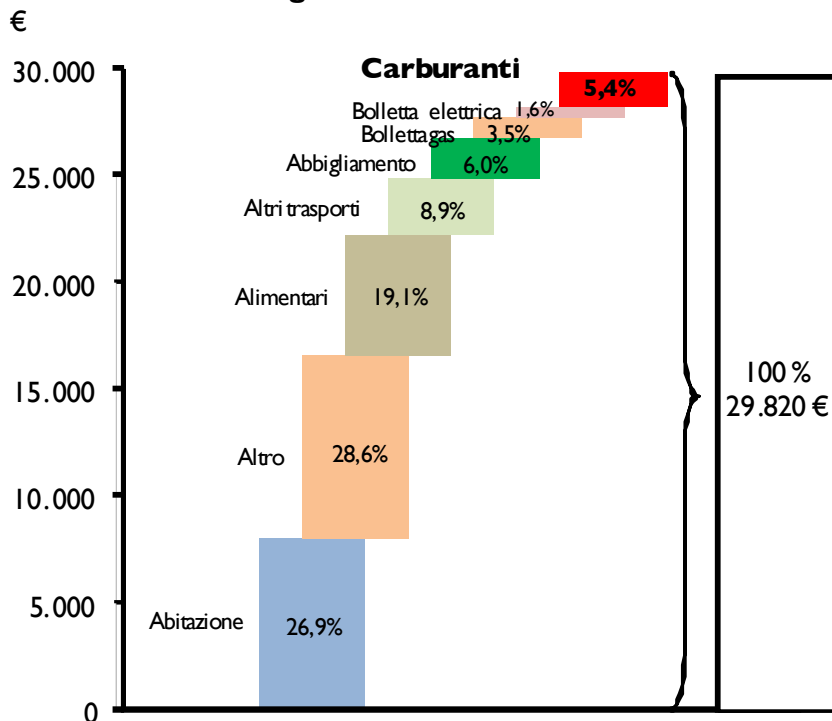
Prendendo a riferimento come base il 2001, anno precedente all'introduzione ufficiale dell'Euro, l'indice generale dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha fatto segnare un +19%, mentre benzina e gli altri carburanti sono cresciuti leggermente meno, rispettivamente il 18% e il 17%.

Nella figura a fianco sono riportate le variazioni delle principali voci di maggior consumo o di categorie. In verde sono riportate le voci che hanno a che fare con l'uso dell'automobile. Su 8 voci, cinque sono state segnate da variazioni maggiori rispetto a quelle dei carburanti.

Le spese legate ai telefoni hanno fatto segnare forti riduzioni dei prezzi, mentre stabili sono risultate le spese per apparecchi elettronici e per elettrodomestici.

# Il peso dei carburanti sulla spesa delle famiglie

## Consumi delle famiglie nel 2008



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Istat definitivi 2007

La spesa della famiglia tipo in Italia viene stimata dall'Istat in poco meno di 30.000 € e per ciascuna principale voce vengono fornite altrettante valutazioni.

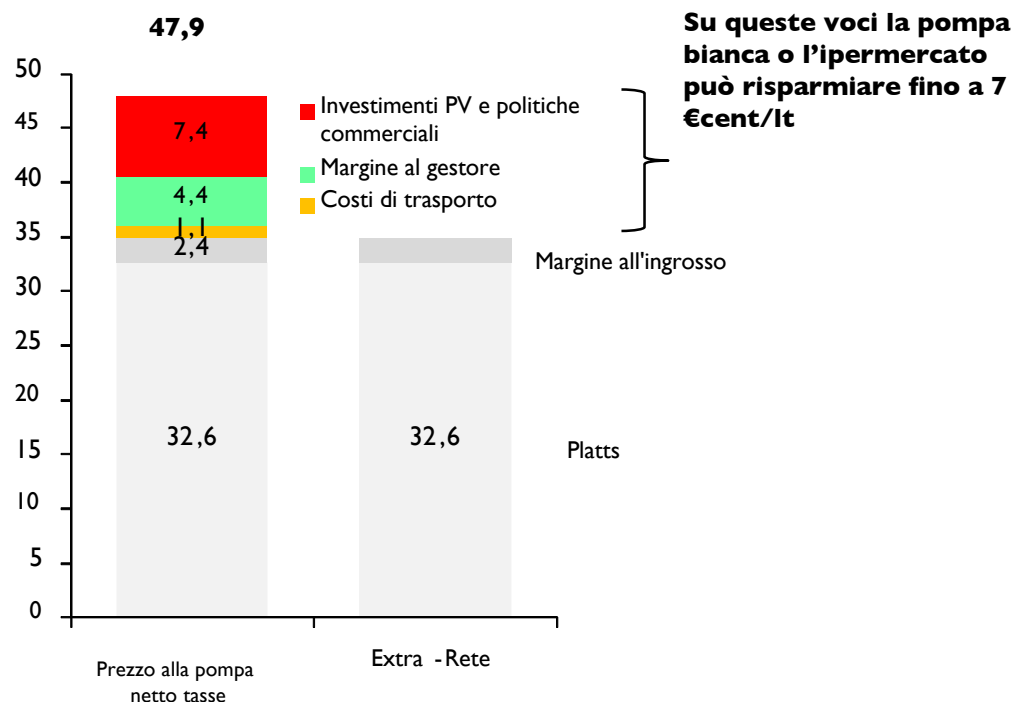
La spesa per carburanti nel 2008 viene stimata nel 5,4% del totale, in crescita rispetto al 4% degli anni precedenti, valore che è un record dovuto agli alti prezzi del petrolio dello stesso anno.

Il peso dei carburanti è relativamente contenuto rispetto all'importanza che l'argomento prezzi dei carburanti riceve dai consumatori. Ciò è dovuto all'alta diffusione del consumo di carburanti e della frequenza della prassi del rifornimento.

# I prezzi extra rete e le pompe bianche

## Prezzi gasolio rete ed extra-rete nel 2009

€cents/litro, netto tasse



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Platts, MSE, Staffetta Quotidiana e Quotidiano Energia

Gli ipermercati possono anche vendere benzina a prezzi allineati a quello all'ingrosso, ovvero Platts più 2-3 €cent/lt, subendo a volte delle perdite in quanto tali prezzi non permettono di coprire i costi di trasporto e del punto vendita. Tuttavia, queste mancate entrate, che possono arrivare a 1-2 € per cliente per pieno, vengono compensate dal volume di ricavi che l'ipermercato fa sullo stesso cliente.

Condizione necessaria, sia per le pompe bianche che per gli ipermercati, per potere fare forti sconti è che i volumi siano molto alti oltre i 4 Mlt anno, contro una media nazionale di 1,5 Mlt. Per gli ipermercati ciò avviene sempre, mentre per le pompe bianche accade raramente. Sono pertanto poche le pompe bianche che riescono a praticare prezzi sensibilmente più bassi di quelli delle compagnie.

Il numero delle pompe bianche non è certo in quanto non esiste una rilevazione ufficiale. Anche i loro prezzi figurano solo parzialmente nel calcolo della media del prezzo Italia, ossia quello con cui sono calcolati gli stacchi.

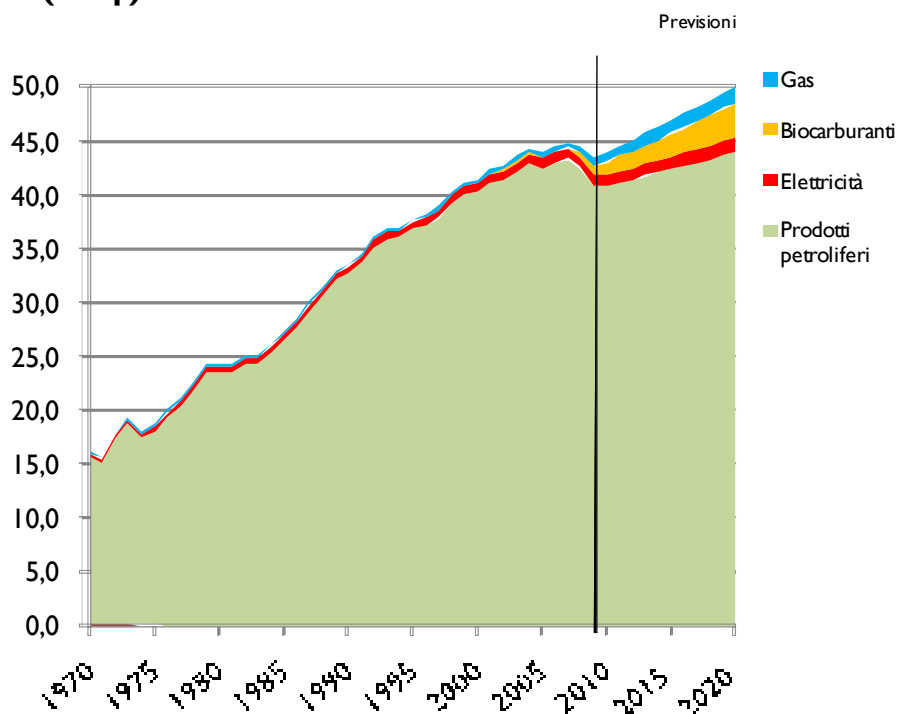
---

# **Rete carburanti e mobilità in Italia**

---

# La centralità della rete carburanti e dei prodotti petroliferi

## Settore trasporti in Italia: domanda di energia per fonti (Mtep)



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati BEN

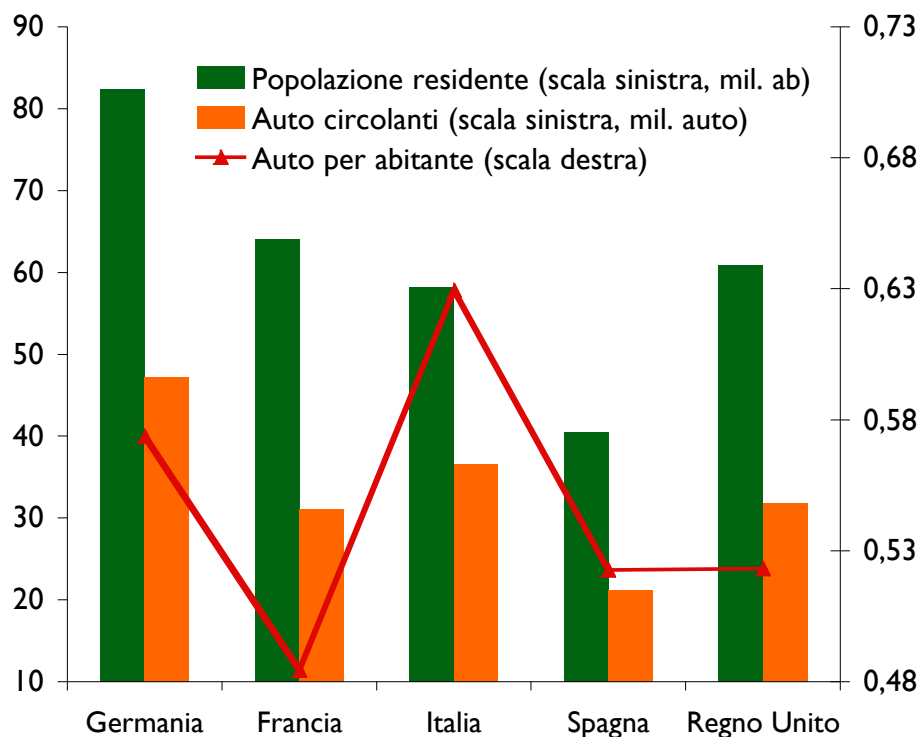
L'importanza della rete carburanti è evidente dal fatto che il 95% dei consumi energetici del settore trasporti è soddisfatto da prodotti petroliferi, venduti per oltre il 75% sui distributori. I consumi del settore trasporti sono il 23% del totale lordo nazione e quasi un terzo di quelli finali.

La rete carburanti ha un ruolo strategico nel vendere energia a circa 50 milioni di veicoli esistenti in Italia in maniera efficiente, diffusa e sicura in tutte le fasi del rifornimento.

La possibilità in futuro di avere un maggiore consumo di carburanti più puliti, gas metano e biocarburanti, sarà sempre affidata alla rete carburanti oggi esistente.

# Auto circolanti nelle maggiori economie europee

**Parco auto, popolazione e penetrazione al 2008**



Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati DataMonitor

Dal confronto con i principali Paesi europei l'Italia si caratterizza per avere la più alta penetrazione di automobili per abitante, con 0,63 automobili per abitante.

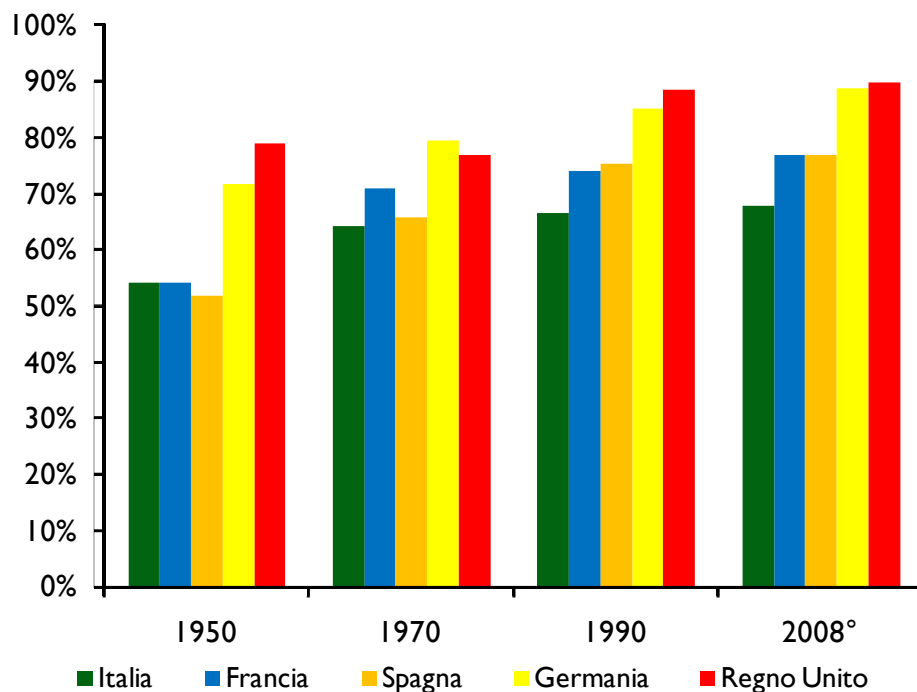
Dietro l'Italia la Germania (0,57 auto per abitante) e, più distaccate, Regno Unito con Spagna (0,52), e Francia (0,48).

Questo dato mostra l'elevata motorizzazione del Paese, uno dei motivi che hanno determinato la capillarità della rete di distribuzione carburanti italiana.

La significatività di tale condizione aumenta in maniera rilevante in relazione alla distribuzione della popolazione stessa sul territorio nazionale, all'entità degli spostamenti medi giornalieri ed alla cilindrata media del parco auto italiano.

# Necessità di una rete capillare: livello di urbanizzazione

**Popolazione urbana nei maggiori Paesi europei**



Fonte: Globalis; (\*): Stime su dati Globalis e US Gov.

Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati Globalis 2005

L'Italia si caratterizza per avere una struttura socio-economica diffusa su tutto il territorio.

Il tasso di urbanizzazione risulta infatti il più basso rispetto ai Paesi di riferimento. Anche la Spagna, dal più recente sviluppo, ha livelli di urbanizzazione più alti dell'Italia.

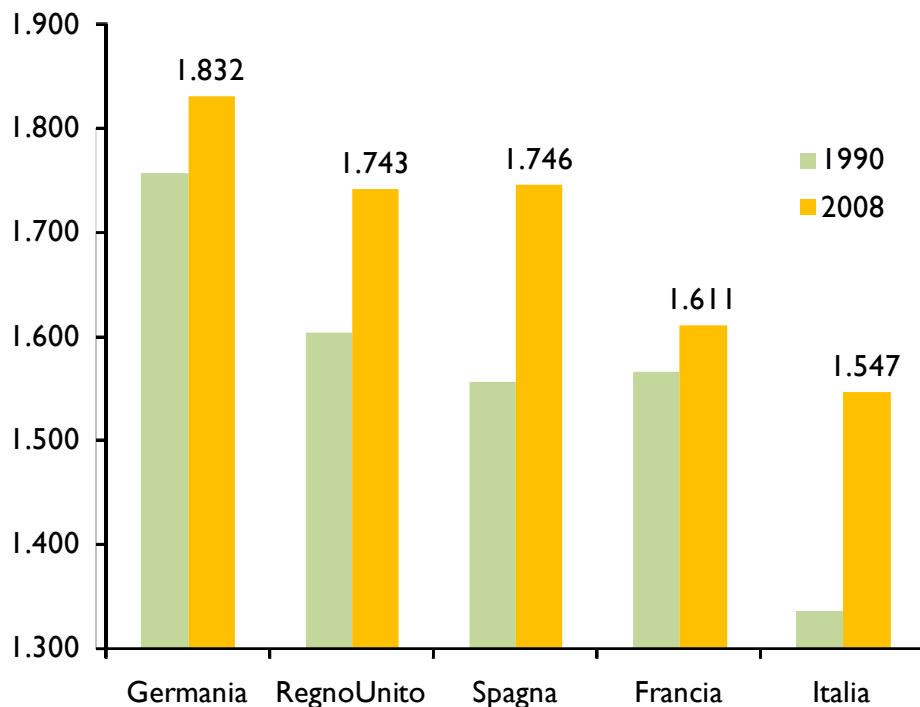
Infine l'evoluzione del tasso di urbanizzazione dal 1950 al 2008 indica per l'Italia la minor crescita.

Ciò significa che l'Italia non è solo il Paese a più bassa urbanizzazione, ma anche quello con la più bassa propensione all'urbanizzazione.

## Necessità di una rete capillare: piccole cilindrato

### Cilindrata media delle auto vendute, 1990-2008

centimetri cubici



Fonte: Acea 2009

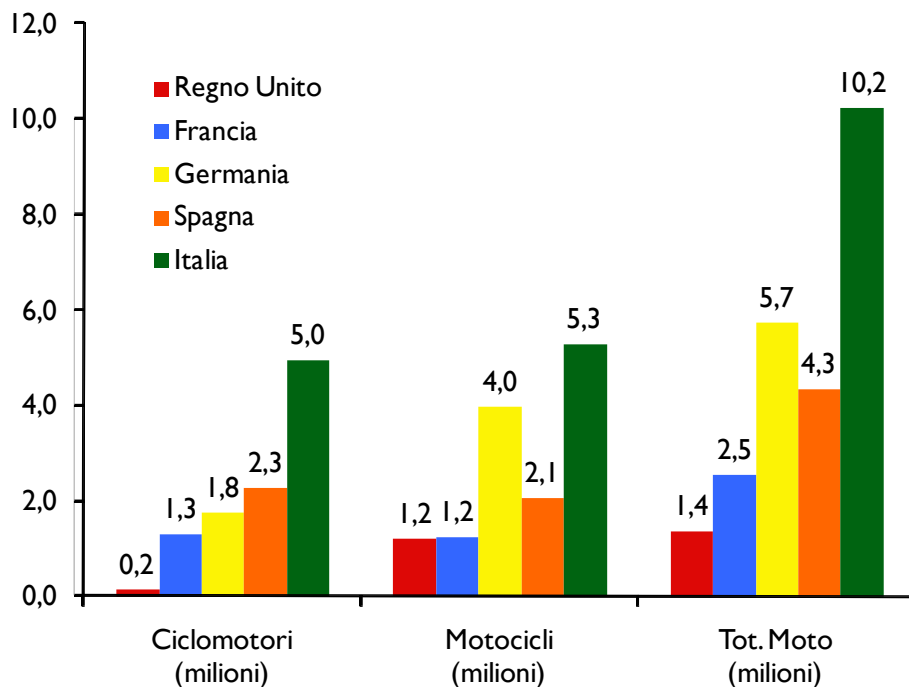
La cilindrata del venduto in Italia è inferiore anche a quella della Spagna, il cui reddito medio è di poco superiore a quello italiano.

La necessità di piccole auto è un altro indicatore che riflette la struttura viaria urbana nazionale e la conseguente esigenza di effettuare piccoli spostamenti.

La cilindrata media circolante in Italia di 1.547 cc è la più bassa nonostante il 42% del circolante motorizzato sia alimentato da motori diesel (con cilindrata media più alta dei motori a benzina).

## Necessità di una rete capillare: 10 milioni di motociclisti

**Penetrazione ciclomotori e motocicli circolanti 2008**



Fonte: Elaborazioni NE su dati ANCM 2003-2005, ultimi dati disponibili

La necessità dei consumatori italiani di effettuare piccoli spostamenti è ulteriormente comprovata dall'altissima penetrazione di ciclomotori e motocicli.

Si tratta infatti di mezzi dall'autonomia limitata, utilizzati per piccoli spostamenti quotidiani, e che necessitano di un elevato e capillare numero di PV.

Nonostante la forte stagionalità del mezzo, in Italia vi sono 10 milioni di motociclisti, ovvero una moto ogni 5,8 abitanti ed ogni 3,4 auto: una penetrazione assai maggiore di tutti gli altri importanti Paesi europei.

Ciclomotori e motocicli rivestono una grande importanza non solo per la penetrazione media raggiunta, ma soprattutto perché in molti centri urbani essi rappresentano il principale strumento di mobilità dei cittadini.

In molte città l'assenza di tali mezzi comporterebbe il collasso del sistema viario, soprattutto nei mesi estivi. Occorre inoltre tenere conto che, in base a stime ACI, il 37% degli spostamenti su due ruote è dovuta a motivi di lavoro.

## Necessità di una rete capillare: conviene chiudere?

		Entità del rifornimento			
		20 litri	30 litri	40 litri	50 litri
<b>CASO A: SOLO COSTI CARBURANTE</b>		€			
Risparmio per minor costo del carburante	0,035 €/lt	0,7	1,1	1,4	1,8
Maggior spesa per <b>21,6 Km</b> di percorrenza aggiuntiva					
	Benzina 1,43 lt x 1,281 €/lt	1,83	1,83	1,83	1,83
	Diesel 0,95 lt x 1,081 €/lt	1,03	1,03	1,03	1,03
Variazione del costo del rifornimento					
	Benzina	+1,13	+0,78	+0,43	+0,08
	Diesel	+0,33	-0,02	-0,37	-0,72
<b>CASO B: TOTALE COSTI PROPORZIONALI</b>		€			
Risparmio per minor costo del carburante	0,035 €/lt	0,7	1,1	1,4	1,8
Maggior spesa per <b>21,6 Km</b> di percorrenza aggiuntiva (1)					
	Benzina 0,30 €/Km	6,48	6,48	6,48	6,48
	Diesel 0,20 €/Km	4,32	4,32	4,32	4,32
Variazione del costo del rifornimento					
	Benzina	+5,78	+5,43	+5,08	+4,73
	Diesel	+3,62	+3,27	+2,92	+2,57

(1) Comprende quota capitale, carburante, pneumatici, manutenzione e riparazione

Nota: Sono stati presi a riferimento una Renault Megane a benzina da 1.390 cc 100 cv e diesel da 1.461 cc. 110 cv, entrambe Euro 4

Fonte: Elaborazioni NE - Nomisma Energia su dati MSE 2009, ACI 2009 e Renault 2009

Le specificità del Paese e le necessità di approvvigionamento già richiamate si riflettono nei maggiori costi che verrebbero determinati dalla razionalizzazione della rete. Ciò è vero pur nell'ipotesi che tutto il maggior costo dei carburante in Italia dipenda esclusivamente dalla numerosità dei PV sulla rete di distribuzione.