

Sommario



Generalità

Liberalizzazione della Distribuzione dei Carburanti – Forse ci siamo!	1.3
Relazione annuale ANTITRUST	1.5
Regolamentazione di accesso all'attività di distribuzione dei carburanti in rete e messa a disposizione di operatori terzi non verticalmente integrati di capacità di stoccaggio e di prodotto	1.8
I Bio Carburanti	1.13
I biocarburanti hanno causato la crisi alimentare	1.15
Distributori di carburanti I rischi	1.16
Come si forma il prezzo alla pompa	1.18
L'osservatorio nazionale dei prezzi	1.20
Gli Attori	1.22
Dizionarietto dei Carburanti	1.24



Generalità

Liberalizzazione della Distribuzione dei Carburanti – Forse ci siamo!

1.3

“L’installazione e l’esercizio di impianti di distribuzione dei carburanti, di seguito denominati “impianti”, sono attività liberamente esercitate sulla base dell’autorizzazione di cui alla comma 2 e con le modalità di cui al presente decreto.

L’attività è soggetta all’autorizzazione del Sindaco del comune in cui essa è esercitata.

L’autorizzazione è subordinata esclusivamente alla verifica della conformità alle disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni fiscali e a quelle concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, alle disposizioni per la tutela dei beni storici e artistici nonché alle norme di indirizzo programmatico delle regioni. Insieme all’autorizzazione il comune rilascia le concessioni edilizie necessarie.”

In queste poche righe, contenute nel D.Lgs 32/98, con uno dei tipici “blitz” di Bersani, si avviava una rivoluzione copernicana. Dopo anni in cui la razionalizzazione del settore, legata alla diminuzione del numero di impianti ed all’aumento medio dell’erogato per impianto, era stata impostata su piani di riequilibrio gestiti dai comuni e dalle regioni, che legavano l’apertura di nuovi impianti alla chiusura di un numero (ovviamente maggiore) di vecchi impianti siti in bacini eccedentari o in equilibrio, il raggiungimento degli obiettivi veniva finalmente affidato al mercato.

La liberalizzazione del mercato è stata fieramente osteggiata, sia pure con diversi accenti e motivazioni, sia dai gestori, che non vogliono che si possano aprire nuove pompe senza garantire un’uscita “indolore” dal mercato agli operatori eccedenti, sia dalle compagnie, che vogliono mantenere un controllo pressoché monopolistico sul mercato, mantenendo il più possibile un’integrazione verticale con una rete di distributori “di bandiera”, obbligati a rifornirsi da un’unica società petrolifera.

Sia i gestori che le compagnie petrolifere hanno osteggiato l’ingresso diretto nel settore delle società di grande distribuzione, gli uni perché temevano l’aumento della concorrenza e la possibilità di abbassare i prezzi, le altre perché temevano di avere a che fare con clienti dotati di capacità contrattuale ben maggiore dei gestori, e quindi in grado di mettere in discussione non solo il prezzo finale al consumatore, ma anche i prezzi di acquisto.

Con questi presupposti, la liberalizzazione ha avuto vita dura ed il periodo di messa a punto, inizialmente previsto in un paio d’anni, si è continuamente allungato, grazie al passaggio di competenze alle Regioni, che hanno fissato criteri di “apertura” molto relativi, fissando dei criteri variabili e compositi per il rilascio delle autorizzazioni, comprendenti dei veri e propri limiti numerici (in genere moderati da valutazioni sui livelli di servizio presenti nei singoli bacini), dimensioni minime delle aree, distanze tra gli impianti, obblighi di fornitura di servizi aggiuntivi “non oil” e via dicendo.

Tutto questo, ovviamente, in aggiunta ai vincoli di natura urbanistica, viabilistica, sanitaria, di sicurezza, ecc.

Tali limiti sono stati in gran parte superati fino dai primi tempi della riforma per alcune categorie di impianti (es: self-service e post pagamento) o, via via che le Regioni hanno deciso di incentivare i carburanti alternativi, i distributori di GPL o metano.

I criteri adottati (e via via modificati nel tempo) dalle varie Regioni sono stati diversi in termini quantitativi ma molto meno in termini qualitativi, nel senso che nessuna Regione, finché non è stata costretta da normative nazionali, ha imboccato veramente la via della liberalizzazione.

Si è sviluppato un notevole dibattito sugli effetti del sistema “bloccato” della distribuzione dei carburanti in Italia. Tema di fondo è se tale sistema determina prezzi alla pompa più elevati di quanto sarebbe possibile in un sistema veramente libero e competitivo, e se il prezzo (in generale più alto della media europea anche al netto dell’incidenza della componente fiscale) sia più imputabile alle inefficienze organizzative di una rete sovrabbondante e a un basso tasso di innovazione o alla situazione pressoché monopolistica della produzione e dalla sua stretta integrazione con il sistema distributivo.

D'altronde, sostengono i gestori, la differenza con i prezzi europei non è così rilevante, ed è compensata da una capillarità e densità del servizio molto maggiore di quella degli altri paesi europei.

Comunque, la strada della liberalizzazione non poteva essere abbandonata, anche perché l’Unione Europea aveva avviato una procedura di infrazione contro l’Italia per procedure restrittive della concorrenza.

L’Antitrust si è ripetutamente interessata al problema, anche in funzione del disegno di legge presentato da Bersani a febbraio 2007, suggerendo ulteriori semplificazioni e contenuti liberistici nella norma, che era stata nel frattempo approvata in Commissione Industria il 4 ottobre 2007 (si vedano più avanti a titolo di documentazione, due relazioni dell’Antitrust in materia).

La caduta del governo Prodi ha interrotto l’iter parlamentare del disegno di legge di Bersani (la terza “lenzuolata” di liberalizzazioni) e per un po’ non se ne è più parlato.

Poi, finalmente, il decollo della liberalizzazione, si spera, finalmente sul serio!

Non con una riforma organica del settore, ma con alcuni commi dell’art. 83 bis inserito, in sede di conversione del D.L. 112 del 2008, la cosiddetta “manovra estiva”.

Viene introdotto un “principio generale”, in pratica classificato tra i livelli obbligatori di servizio minimo da garantire su tutto il territorio nazionale, e quindi prevalente sulle normative regionali.

Il comma 17 vieta di fissare dei vincoli che impediscano lo sviluppo della concorrenza, quindi obblighi di chiusura di impianti per aprirne di nuovi, distanze, dimensioni minime dei lotti, obblighi di fornire servizi aggiuntivi, ecc.

Non vengono espressamente vietati vincoli relativi agli orari, anche se l’Antitrust ha indicato anche questi come limitazioni alla concorrenza.

Ora tocca alle Regioni, che già dovrebbero automaticamente “disapplicare” le proprie norme contrastanti con la legge nazionale, nell’attesa di ridefinire “in positivo” le proprie regole.

Speriamo che questa volta si faccia sul serio.

Milano, 4 ottobre 2008

Renato Cavalli

Evoluzione della normativa nel settore della distribuzione dei carburanti per autotrazione e attività di segnalazione dell'Autorità

Il settore della distribuzione di carburanti per autotrazione si caratterizza per essere un oligopolio fortemente concentrato, in cui le prime due imprese detengono oltre il 60% delle vendite di carburanti, e in cui le quote di mercato si contraddistinguono per una elevata stabilità nel tempo.

Sono trascorsi ormai due anni dall'adozione del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 [Decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, recante "Razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c) della legge 15 marzo 1997, n. 59"], che ha introdotto importanti modifiche nella disciplina del settore. La finalità del decreto era di pervenire a una razionalizzazione della rete distributiva, caratterizzata da un numero elevato di impianti inefficienti (in termini di erogato medio) rispetto ai principali paesi europei, e di creare le condizioni, anche sulla spinta di numerosi interventi dell'Autorità in tal senso [Cfr. gli interventi di segnalazione: Distribuzione di carburanti per autotrazione, del 7 luglio 1993, Bollettino n. 14/1993; Prezzi dei carburanti per autotrazione, del 20 maggio 1994, Bollettino n. 19/1994 e del 17 marzo 1997, Bollettino n. 11/1997; Razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, del 22 dicembre 1997, Bollettino n. 51/1997 e l'indagine conoscitiva sui Prezzi dei carburanti per autotrazione del novembre 1996], per cui le imprese potessero trasferire sui prezzi finali gli eventuali guadagni di efficienza ottenuti sulle proprie reti distributive.

Rispetto alle finalità, il decreto legislativo n. 32/98 non ha sortito gli effetti desiderati. La rete di distribuzione, sebbene si sia ridotta a circa 25.000 punti vendita da 28.000, presenta ancora livelli di erogato ben al di sotto della media europea; permangono inoltre una scarsa presenza di impianti self service a pagamento posticipato (post pay) e una bassa diffusione dell'attività "non oil" presso i punti di vendita. Con riferimento alla concorrenza di prezzo tra le imprese petrolifere presenti nella distribuzione in rete, ancorché a partire dal 1997 si siano osservate alcune campagne promozionali sui prezzi, sia pure di durata limitata, si rileva a tutt'oggi una pressoché totale uguaglianza nei livelli e nella tempistica delle variazioni dei prezzi consigliati delle società ai propri gestori, come se tutti i partecipanti al mercato reagissero agli stimoli esterni esogeni, in particolare alle variazioni nel prezzo delle materie prime e del cambio euro dollaro, senza differenziarsi in relazione agli specifici livelli di efficienza delle proprie reti.

La principale modifica normativa apportata dal decreto legislativo n. 32/98 riguarda il fatto che l'attività di installazione ed esercizio di impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione, in precedenza subordinata al rilascio di una concessione amministrativa, è stata dichiarata libera. Il decreto, tuttavia, fissava al 31 dicembre 1999 la data a partire dalla quale sarebbe entrato pienamente in vigore un regime autorizzatorio senza limiti sostanziali all'apertura dei nuovi impianti. Sino a quella data, infatti, l'autorizzazione per l'installazione di un nuovo impianto o il trasferimento di un impianto in esercizio sarebbe stata subordinata alla chiusura di almeno tre impianti preesistenti (o di due impianti nel caso di erogato non inferiore a 1.800 kilolitri). La ratio di questa norma era di garantire che durante la fase transitoria le società procedessero alla chiusura di almeno settemila impianti (articolo 7 del decreto legislativo n. 32/98), installandone

di nuovi sulla base di criteri, requisiti e caratteristiche delle aree da utilizzare individuati dai Comuni interessati.

Nei fatti, il fallimento del processo di ristrutturazione delineato dal decreto è anche addebitabile alle inadempienze e le lentezze dei Comuni a individuare le aree e gli strumenti urbanistici necessari all'installazione dei nuovi impianti. Per porre rimedio a ciò si è reso necessario un nuovo intervento normativo, nella forma del decreto legislativo 8 settembre 1999, n. 346 [Decreto legislativo 8 settembre 1999, n. 346, recante "Modifiche e integrazioni al decreto legislativo 13 febbraio 1998, n. 32, concernente la razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"]. Tale normativa, se da un lato ha semplificato le procedure di autorizzazione all'apertura di nuovi impianti di distribuzione tramite un meccanismo di "silenzio assenso" degli enti locali preposti [In dettaglio, il decreto legislativo n. 346/99 concede agli enti locali interessati centoventi giorni per effettuare i loro adempimenti amministrativi. Trascorso inutilmente questo termine è stabilito che "provvedono in via sostitutiva le Regioni entro il termine di centoventi giorni" (articolo 1, comma 2). In mancanza di un intervento di ultima istanza delle Regioni, "ferma restando l'autorizzazione per l'installazione di impianti di distribuzione di carburanti, già tacitamente assentita ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, si considera contestualmente rilasciata anche la relativa concessione edilizia" (articolo 1, comma 2-bis)], dall'altro, ha prorogato ulteriormente dal 31 dicembre 1999 al 30 giugno 2001 la fase transitoria prima della definitiva entrata in vigore del regime autorizzatorio per l'installazione degli impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione.

Nell'ottobre 1999, l'Autorità, in un intervento di segnalazione ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90 inviato al Governo e al Parlamento, ha valutato positivamente l'introduzione del meccanismo di silenzio assenso nelle procedure di rilascio dell'autorizzazione. Tuttavia, in merito all'ulteriore rinvio al 30 giugno 2001 della piena liberalizzazione dell'accesso al mercato della distribuzione di carburanti, è stato osservato come tale nuova proroga, senza essere giustificata da alcuna esigenza legata al rispetto delle prescrizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legislativo n. 346/99 o da obiettivi d'interesse generale, avrebbe ulteriormente impedito lo sviluppo della concorrenza nel mercato della distribuzione di carburanti per autotrazione. Tale disposizione, infatti, avrebbe avuto l'effetto di precludere ai nuovi competitori, fino al termine del nuovo periodo transitorio, l'ingresso in un mercato dove le imprese presenti hanno acquisito, dal luglio 1991, la piena libertà di fissare il livello dei prezzi finali.

L'Autorità ha inoltre rilevato che l'obbligo in capo alle imprese di indicare ai gestori degli impianti di distribuzione i "prezzi consigliati" per la vendita al pubblico dei carburanti, introdotto dall'articolo 1 del decreto ministeriale 7 maggio 1994 di attuazione della deliberazione del CIPE concernente "Determinazioni in ordine ai prezzi dei prodotti petroliferi", riduce il già scarso grado di incertezza delle imprese sulle rispettive politiche commerciali, facilitando l'adozione di convergenti strategie di prezzo. Pertanto, l'Autorità ha auspicato che fossero tempestivamente rimosse le distorsioni della concorrenza provocate da tali norme.

La successiva legge 29 dicembre 1999, n. 496, di conversione del decreto legge 29 ottobre 1999, n. 383 [Legge 29 dicembre 1999, n. 496, recante "Disposizioni urgenti in materia di accise sui prodotti petroliferi e di accelerazione del processo di liberalizzazione del relativo settore"], ha accolto la richiesta avanzata dall'Autorità riguardo alla durata del periodo transitorio, anticipando dal 30 giugno 2001 al 30 giugno 2000 il termine a partire dal quale sarà possibile ottenere liberamente una autorizzazione all'apertura di un impianto di distribuzione di carburanti per autotrazione. Dal giugno 2000, pertanto, non sarà più necessario chiudere tre

impianti preesistenti per ottenere una nuova autorizzazione all'installazione. La legge n. 496/99 prevede, inoltre, lo sganciamento dalla norma transitoria degli impianti dotati di servizi pagamento self service posticipato (cosiddetto post pay). Gli impianti post pay possono dunque essere aperti da subito senza obblighi di chiusura collegati, fatta salva unicamente la verifica delle conformità tecniche, nel caso in cui siano dotati di: i) servizi autonomi all'automobile e all'automobilista (cambio olio, autolavaggio); ii) autonome attività commerciali integrative (attività "non oil") su superfici non superiori a quelle degli esercizi di vicinato di cui al decreto legislativo n. 114/98 [Decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114], ossia aventi superfici di vendita non superiori a 150 metri quadri nei Comuni con meno di 10.000 abitanti e non superiori a 250 metri quadri nei Comuni con più di 10.000 abitanti.

Viene inoltre prescritto che, in caso di affidamento gratuito, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32/98, degli impianti da parte della società petrolifera titolare dell'autorizzazione a un gestore (per un periodo di sei anni rinnovabile), le parti sono obbligate a stipulare un contratto di fornitura di carburante. In altri termini, la legge preclude la possibilità che tra società petrolifere e gestori possano perfezionarsi forme contrattuali diverse, quali ad esempio i rapporti di commissione, di associazione in partecipazione e di agenzia.

La legge n. 496/99, infine, estende la gamma merceologica dei prodotti commerciabili presso gli impianti di distribuzione di carburante. In concreto, attraverso una modifica al testo dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 114/98 in materia di liberalizzazione del commercio, viene consentito ai gestori di porre in vendita tutti i prodotti, sia di tipo alimentare che non alimentare, contenuti nelle tabelle merceologiche di cui al decreto ministeriale n. 561/98. Unico limite a tale facoltà del gestore è, in analogia con i criteri fissati dalla legge n. 496/99 per l'apertura degli impianti self post pay, che le superfici degli esercizi di vendita non superino i 150 metri quadri nei comuni con meno di 10.000 abitanti e i 250 metri quadri nei comuni con più di 10.000 abitanti.

Rispetto ai precedenti decreti legislativi n. 32/98 e n. 346/99, la legge n. 496/99 contiene innegabili passi in avanti verso una completa rimozione dei residui ostacoli di tipo normativo alla possibilità che sul mercato della distribuzione di carburanti per autotrazione si creino le condizioni per una corretta concorrenza tra le imprese, oltre che per una consistente riduzione dei livelli dei prezzi finali.

L'anticipo della fine della fase transitoria al giugno 2000, l'apertura alle attività non oil e la velocizzazione del processo di installazione di nuovi impianti efficienti di "tipo europeo", consentita dal meccanismo di silenzio assenso degli enti locali alle nuove autorizzazioni, sono tutti elementi che vanno in questa direzione. Cionondimeno, la rigida limitazione delle superfici degli esercizi commerciali da annessi ai nuovi punti vendita contenuta nella norma impedisce, di fatto, l'ingresso indipendente nel settore degli operatori della grande distribuzione commerciale, così come invece è avvenuto in quei paesi europei (Francia, Germania, Regno Unito) in cui la grande distribuzione commerciale ha giocato un ruolo decisivo nella definizione di assetti altamente concorrenziali dei mercati della distribuzione di carburanti.

Inoltre, la fissazione per legge di una unica forma contrattuale regolante lo scambio di prodotto tra società petrolifera titolare dell'autorizzazione e gestore affidatario degli impianti è sicuramente un irrigidimento della libertà contrattuale rispetto a una situazione in cui definire soluzioni diverse a seconda delle condizioni.

Regolamentazione di accesso all'attività di distribuzione dei carburanti in rete e messa a disposizione di operatori terzi non verticalmente integrati di capacità di stoccaggio e di prodotto

Parere Antitrust AS436 del 20/12/2007 in *bollettino n 46/2007*

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'esercizio del potere di segnalazione di cui all'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, intende formulare alcune osservazioni sull'assetto generale del settore della distribuzione di carburanti in rete, attualmente oggetto di un processo di riforma per quanto riguarda specificamente la regolamentazione all'accesso.

L'Autorità ritiene, infatti, necessario tornare ad esprimere l'auspicio che vengano adottate misure di carattere generale in grado di incidere sulla struttura produttiva dei mercati in esame attraverso un più deciso supporto all'ingresso e alla piena operatività di nuovi soggetti, nonché allo svolgimento, da parte di operatori già esistenti, diversi dalle società petrolifere verticalmente integrate, di un ruolo maggiormente indipendente da queste ultime.

In Italia il processo di rimozione delle barriere amministrative all'accesso alla distribuzione di carburanti in rete è iniziato, com'è noto, con il d.lgs. n. 32/98 (che ha abolito la concessione trasformandola in autorizzazione) e le sue successive modificazioni. La liberalizzazione dell'accesso all'attività in esame potrebbe ricevere oggi una accelerazione decisiva dall'azione intrapresa dal governo con il Disegno di Legge (Ddl) presentato alla Camera dei deputati nel febbraio 2007 e attualmente all'esame del Senato dove la Commissione Industria ha approvato il 4 ottobre 2007 le norme relative alla distribuzione carburanti [Disegno di legge n. 1644 "Misure per il cittadino consumatore e per agevolare le attività produttive e commerciali, nonché interventi in settori di rilevanza nazionale", Capo I Liberalizzazione dell'esercizio di talune imprese e professioni, Art. 1. Eliminazione di ostacoli alle attività commerciali e alla prestazione di servizi, commi da 1 a 4.].

Accanto alla modifica della legge nazionale, parte integrante del nuovo assetto normativo in materia sarà altresì rappresentata dalle legislazioni che verranno adottate dalle singole Regioni, i cui intenti sono stati recentemente espressi in modo unitario attraverso l'approvazione di un Documento di indirizzi comuni da parte della Conferenza dei Presidenti delle Regioni ["Documento di indirizzi comuni delle Regioni in risposta al parere motivato della Commissione dell'Unione Europea sulla gestione degli impianti di distribuzione di carburanti - Procedura di infrazione 2004/4365 ex art. 226 del Trattato CE"].

Il Ddl e il documento di indirizzi comuni delle Regioni consentono di compiere dei sostanziali passi avanti in direzione di una piena liberalizzazione dell'accesso all'attività di distribuzione carburanti. In particolare, alcune delle restrizioni già in passato individuate dalla Commissione UE e dall'Autorità sarebbero superate laddove il quadro normativo recepisce quanto indicato dai due atti sopra citati. Sotto altri profili, tuttavia, il Ddl e il documento delle Regioni non prefigurano una innovazione altrettanto netta. In particolare, su uno dei passaggi principali della nuova normativa, l'abolizione delle distanze minime, l'ultima versione del Ddl, approvata dalla Commissione Industria del Senato, introduce alcune qualificazioni ("fatte salve le norme a tutela della salute, della sicurezza e del territorio") che appaiono del tutto superflue, alla luce dei vincoli già previsti dal d.lgs. 32/98 (e successive modifiche) per il rilascio delle autorizzazioni all'apertura di un nuovo punto vendita. Secondo il comma 2 dell'articolo 1 di tale norma, infatti, il Comune che deve autorizzare il nuovo punto vendita deve verificarne la conformità – tra l'altro – alle disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, alle disposizioni per la tutela dei beni storici e artistici, nonché alle prescrizioni per la prevenzione degli incendi. Il rispetto delle norme a tutela della salute, della sicurezza e del territorio appare, pertanto, già assicurato dai controlli compiuti dal comune, che rendono superflua l'introduzione della deroga per il divieto di imposizione di distanze minime prevista dall'ultima versione del Ddl.

D'altra parte, tali deroghe, e in particolare quella che fa riferimento al rispetto delle norme "a tutela del territorio", appaiono suscettibili di essere utilizzate dalle Regioni per reintrodurre surrettiziamente nelle proprie normative obblighi di rispetto di distanze minime per l'apertura di nuovi distributori di benzina. La qualificazione introdotta nell'ultima versione del Ddl potrebbe dunque prestarsi a circoscrivere la portata liberalizzatrice della norma che abolisce i vincoli di distanze minime.

Un altro aspetto del processo di liberalizzazione che appare trattato in maniera insoddisfacente nell'assetto normativo che si va delineando è quello concernente la rimozione dei vincoli agli orari di apertura. Nel proprio documento di indirizzi, infatti, le Regioni si impegnano ad adottare un orario minimo omogeneo su tutto il territorio nazionale, ma prevedono anche una "ulteriore modulazione" lasciata alle singole programmazioni regionali. Anche in questo caso, la previsione di un'"ulteriore modulazione" degli orari sembra lasciare alla discrezionalità di ciascuna Regione la possibilità di introdurre, comunque, dei vincoli all'orario massimo di apertura degli impianti.

Più in generale, infine, il Ddl e, soprattutto, il documento delle Regioni fanno riferimento a misure per favorire il miglioramento qualitativo del servizio e della rete che, se indirizzate soltanto ai nuovi entranti e non anche a tutti i punti vendita già presenti, si presterebbero ad ingenerare discriminazioni nei confronti di chi intenda aprire un nuovo punto vendita. Un primo esempio si ha nei passaggi relativi agli obblighi di superficie minima. Le regioni asseriscono che "non saranno stabilite superfici minime commerciali", ma affermano anche che saranno "valutate" le superfici necessarie, puntando comunque "all'elevazione degli standard qualitativi della rete". Laddove il raggiungimento di tale obiettivo fosse perseguito unicamente incidendo sulle caratteristiche dei nuovi punti vendita, potrebbero risultare in qualche forma reintrodotti degli obblighi di superficie minima che impongono ai nuovi entranti oneri che gli operatori già esistenti

non hanno mai dovuto sostenere. Considerazioni del tutto analoghe possono essere svolte in merito al commento che, nel documento delle Regioni, accompagna l'impegno a non predeterminare delle tipologie di impianti con presenza obbligatoria di attività integrative, secondo il quale "si punterà comunque all'elevazione degli standard qualitativi della rete", nonché relativamente al proposito, enunciato nel medesimo documento, di promuovere la diffusione di impianti di distribuzione autosufficienti dal punto di vista energetico con ricorso ad energia rinnovabile. Di nuovo, infatti, laddove si intendesse raggiungere tali obiettivi solo attraverso imposizioni ai nuovi punti vendita e non anche a quelli preesistenti, il perseguimento del miglioramento del benessere collettivo sarebbe rallentato e si dovrebbe comunque sostenere il costo di imporre ai nuovi entranti oneri aggiuntivi rispetto a quelli sostenuti dagli incumbents. I predetti oneri integrerebbero una discriminazione che agirebbe, nella sostanza, come una barriera all'ingresso.

Il raggiungimento – auspicato dall'Autorità - di una piena liberalizzazione dell'accesso allo svolgimento dell'attività di distribuzione in rete di carburanti da parte di nuovi operatori costituisce un elemento indispensabile per una modifica in senso maggiormente concorrenziale della struttura di tali mercati. Tuttavia, sulla base degli elementi raccolti dall'Autorità nello svolgimento della propria attività istruttoria appare evidente che, date le caratteristiche dell'attività in questione, anche una totale liberalizzazione dell'accesso potrebbe non essere di per sé sufficiente ad assicurare che i nuovi entranti possano esercitare un'efficace pressione concorrenziale sugli assetti di mercato ad oggi esistenti. Più in generale, infatti, la disponibilità di punti vendita nella fase a valle della filiera deve essere coniugata con la possibilità reale, per operatori diversi dalle società petrolifere verticalmente integrate, di approvvigionarsi di carburanti con modalità ed a condizioni adeguate all'andamento ed al flusso delle vendite realizzate.

I prodotti petroliferi per autotrazione devono essere raccolti presso il loro punto di origine (la raffineria o il porto di sbarco del prodotto importato), trasportati presso depositi per lo stoccaggio e, infine, recapitati al punto vendita sulla rete stradale o autostradale. Tale attività viene svolta attraverso le infrastrutture della cd. logistica petrolifera (attrezzature per lo sbarco, oleodotti, depositi), nonché, soprattutto per le ultime fasi, attraverso autobotti. L'accesso alle infrastrutture della logistica risulta indispensabile per l'approvvigionamento del prodotto e, quindi, per lo svolgimento, nelle rispettive aree territoriali, dell'attività a valle di rivendita al consumatore finale.

In Italia le infrastrutture logistiche sono, con poche eccezioni, controllate da società petrolifere verticalmente integrate, spesso attraverso imprese comuni delle quali detengono congiuntamente il controllo. Tali società, peraltro, controllano anche gran parte (oltre l'80%) della capacità produttiva delle raffinerie.

Le stesse società petrolifere sono altresì presenti nella vendita al dettaglio, segmento nel quale detengono insieme una posizione preponderante a livello nazionale, che si accompagna anche all'adozione di comportamenti di prezzo omogenei. In effetti, da un lato, come si è visto, la distribuzione dei carburanti in rete è caratterizzata da barriere all'accesso di tipo amministrativo ed economico, che rendono difficile

l'accesso di nuovi operatori. Dall'altro, anche quei soggetti diversi dalle società petrolifere che già ad oggi possiedono gli impianti e le relative autorizzazioni per l'esercizio dell'attività, e che rappresentano più di un terzo del totale dei punti vendita, non sono in grado di operare sul mercato in maniera indipendente dalle società verticalmente integrate. Solo in minima parte, infatti, questi soggetti si pongono come concorrenti delle società petrolifere sul mercato della vendita al consumatore finale (si tratta delle cd. "pompe bianche" e, in alcuni casi, degli operatori della GDO).

La stragrande maggioranza dei titolari di autorizzazione, al contrario, è solita stipulare con le società petrolifere contratti di convenzionamento che prevedono l'obbligo di approvvigionarsi di prodotti in via esclusiva dalla società convenzionante, lasciando a quest'ultima un ruolo cruciale nelle politiche commerciali, piuttosto che tentare forme alternative e più indipendenti di svolgimento dell'attività. Tale comportamento è dovuto almeno in parte alle difficoltà che gli operatori indipendenti incontrano, ad oggi, nel far fronte all'incertezza e ai rischi dell'approvvigionamento autonomo di carburanti. Si tratta di difficoltà che non risparmiano neppure soggetti di grandi dimensioni quali gli operatori della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) i quali, per quanto risulta all'Autorità, si sono anche per questo motivo dichiarati disponibili ad aderire all'offerta delle società petrolifere di aprire punti vendita che espongono sia il marchio della petrolifera che quello dell'operatore della GDO, ed hanno accettato il vincolo ad approvvigionarsi in via esclusiva presso la medesima società petrolifera.

La sopra descritta condizione dei mercati della distribuzione dei carburanti in rete esemplifica un caso tipico di blocco della concorrenza nei mercati a valle che si genera in presenza di soggetti verticalmente integrati che detengano una posizione di rilievo (in questo caso congiuntamente) in una o più delle fasi a monte della filiera. Nel caso di specie, in particolare, tale posizione è detenuta praticamente in tutti i mercati a monte, dall'approvvigionamento alla logistica. In queste situazioni, al fine di consentire che nel mercato a valle (la distribuzione di carburanti in rete) si dispieghi una effettiva concorrenza, è necessario che agli operatori non integrati sia consentito l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie a tutte le infrastrutture e le forniture che sono necessarie per garantire il rifornimento del prodotto ai propri punti vendita.

A tale riguardo l'Autorità ricorda che, all'esito del procedimento istruttorio I681-Prezzi dei carburanti in rete, sono stati resi obbligatori impegni presentati dalle parti (le società petrolifere verticalmente integrate) che includono, tra l'altro, la messa a disposizione di soggetti terzi di significative quote della capacità delle infrastrutture logistiche detenute dalle società petrolifere, a condizioni certe e comunque eque e non discriminatorie, nonché la messa a disposizione dei terzi di quote del prodotto di alcune raffinerie possedute dalle medesime società petrolifere.

Gli impegni resi obbligatori, peraltro, consentono anche ad alcuni operatori della GDO di ottenere dalle società petrolifere delle forniture di prodotto per i propri punti vendita che non prevedono né l'obbligo di esporre il marchio della petrolifera fornitrice né l'obbligo di acquistare

in esclusiva prodotto presso un unico fornitore. L'Autorità ritiene che, a partire da tali basi, sia necessario individuare ulteriori modalità per la messa a disposizione degli operatori non verticalmente integrati del prodotto e delle capacità di transito e stoccaggio che sono ad oggi controllati ed usufruiti esclusivamente dalle società petrolifere.

Per tali motivi, l'Autorità auspica l'introduzione di previsioni normative che obblighino i titolari di infrastrutture logistiche a riservare a terzi, diversi dalle società petrolifere verticalmente integrate, una quota della capacità complessiva.

Tali previsioni dovrebbero andare anche oltre quanto già previsto dall'articolo 5 del D. Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32 e dalle relative disposizioni applicative, nel senso che l'accesso dei terzi alle infrastrutture non dovrebbe limitarsi a quella parte delle stesse che le società petrolifere dichiarano di non utilizzare. L'attuale dipendenza dell'accesso dei terzi dalla disponibilità residua dichiarata dalle società petrolifere che detengono le infrastrutture, infatti, potrebbe prestarsi a comportamenti opportunistici, volti a minimizzare lo sviluppo della concorrenza nel mercato a valle, da parte delle medesime compagnie, sia nei regimi effettivi di utilizzazione degli impianti sia nelle dichiarazioni sulla capacità disponibile rese a tale scopo, che potrebbero risultare non agevolmente verificabili.

Del pari, atteso che le società petrolifere verticalmente integrate controllano una parte rilevante della produzione di prodotti petroliferi, dovrebbero essere individuate delle forme di product release da parte di tali società, volte a facilitare lo sviluppo di operatori di minori dimensioni, anche operanti a livello locale, che non fossero in grado di approvvigionarsi sul mercato internazionale, usufruendo di un accesso agevolato alla capacità di transito/stoccaggio.

L'Autorità confida nell'accoglimento delle suesposte considerazioni.

IL PRESIDENTE
Antonio Catricalà

1) Combustibili e Carburanti

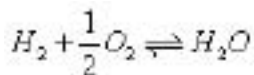
Dunque, iniziamo con una piccola precisazione. Spesso si usano i termini “bio combustibili” e “bio carburanti” come sinonimi: in realtà ciò non è propriamente corretto. Un'altra leggerezza che spesso si fa quando si parla di combustibili e carburanti è quello di chiamare “carburanti” i combustibili liquidi che vengono impiegati nei motori (ovvero benzina e gasolio) e “combustibili” tutti gli altri combustibili di uso comune (GPL e Metano sia da autotrazione che da riscaldamento, Cherosene, Nafta ecc...).

Nella lingua italiana* si definisce “combustibile” ogni “sostanza naturale o artificiale in grado di fornire energia termica per combustione: c. liquido, solido, gassoso”, mentre si definisce “carburante” ogni “combustibile infiammabile liquido o gassoso che, miscelato con l'aria, viene usato per la produzione di energia meccanica nei motori a combustione interna: c. per motori diesel “

Io preferisco dire invece che i carburanti sono quei combustibili che sono basati sul carbonio (ad esempio tutti gli idrocarburi, come il metano, il propano, l'ottano ecc...).

Come esempio di reazione di combustione di un carburante possiamo considerare l'esempio del metano (l'idrocarburo più semplice) :

$CH_4 + 2O_2 \rightleftharpoons 2H_2O + CO_2$ Un esempio di combustibile che non rientra nella definizione di carburante è l'idrogeno, che brucia secondo la reazione :



Dato che in effetti tutti i combustibili attualmente usati (in particolare in Italia) per l'autotrazione sono basati su idrocarburi le due definizioni praticamente coincidono (nei fatti).

2) La parola “bio”

“bio” è un suffisso che in questi ultimi anni è diventato di gran moda, tanto da trovarlo appiccicato ormai ovunque: oggi di quasi tutto si trova una versione “bio” .

Cerchiamo ora di capire cosa significhi bio combustibile. Potremmo dire, ragionevolmente, che un combustibile è bio se è ricavato da fonti rinnovabili (e quindi ha un impatto ridotto sugli organismi viventi e sui loro processi vitali, da cui “bio” che deriva dal greco “bios” ovvero vita).

Vediamo ora cosa dicono le normative. Quella attualmente più importante in Europa per i biocombustibili (ed i biocarburanti) è la Direttiva 2003/30/CE del parlamento europeo e del consiglio sulla promozione dell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili nei trasporti. A questa direttiva infatti si sono adeguati i paesi dell'Unione (Italia compresa) per legiferare sull'uso dei biocarburanti.

Questa normativa definisce come “biocarburante” “un carburante liquido o gassoso per i trasporti ricavato dalla biomassa” , dove per “biomassa” si intende (sempre nella normativa) “la parte biodegradabile dei prodotti, rifiuti e residui provenienti dall'agricoltura (comprendente sostanze vegetali e animali), dalla silvicoltura e dalle industrie connesse, nonché la parte biodegradabile dei rifiuti industriali e urbani”.

La stessa normativa definisce inoltre come “altri carburanti rinnovabili” quelli “originati da fonti energetiche rinnovabili ed utilizzati per i trasporti”.

3) Classificazione normativa dei Bio Carburanti

Fare un elenco di tutti i bio carburanti possibili è difficile, anche perché attualmente c'è una ricca e continua sperimentazione in corso per lo sviluppo di nuovi prodotti. Preferiamo quindi elencare quelli che sono i bio carburanti attualmente riconosciuti dalla normativa europea.

- a) **bioetanolo**: etanolo ricavato dalla biomassa e/o dalla parte biodegradabile dei rifiuti, destinato ad essere usato come biocarburante;
- b) **biodiesel**: estere metilico ricavato da un olio vegetale o animale, di tipo diesel, destinato ad essere usato come biocarburante;
- c) **biogas**: gas combustibile ricavato dalla biomassa e/o dalla parte biodegradabile dei rifiuti, che può essere trattato in un impianto di purificazione onde ottenere una qualità analoga a quella del gas naturale, al fine di essere usato come biocarburante o gas di legna;
- d) **biometanolo**: metanolo ricavato dalla biomassa destinato ad essere usato come biocarburante;
- e) **biodimetilere**: etere dimetilico ricavato dalla biomassa destinato ad essere usato come biocarburante;
- f) **bio-ETBE**, etil-ter-butil-etero: ETBE prodotto partendo da bioetanolo. La percentuale in volume di bio-ETBE considerata biocarburante ai fini del presente decreto legislativo è del 47 per cento;
- g) **bio-MTBE**, metil-ter-butil-etero: MTBE prodotto partendo da biometanolo. La percentuale in volume di bio-MTBE considerata biocarburante ai fini del presente decreto legislativo è del 36 per cento;
- h) **biocarburanti sintetici**: idrocarburi sintetici o miscele di idrocarburi sintetici prodotti a partire dalla biomassa;
- i) **bioidrogeno**: idrogeno ricavato dalla biomassa ovvero dalla frazione biodegradabile dei rifiuti destinato ad essere usato come biocarburante;
- j) **olio vegetale puro**: olio prodotto da piante oleaginose mediante pressione, estrazione o processi analoghi, greggio o raffinato ma chimicamente non modificato, qualora compatibile con il tipo di motore usato e con i corrispondenti requisiti in materia di emissioni.

I biocarburanti hanno causato la crisi alimentare

1.15

Secondo un dossier riservato della Banca Mondiale, pubblicato dal quotidiano britannico "The Guardian", a causare l'aumento del 75% dei prezzi dei generi alimentari sarebbe stato l'utilizzo dei biocarburanti.

I prezzi dei beni esaminati nello studio sono aumentati del 140% tra il 2002 e il febbraio di quest'anno.

Si ritiene che i biocarburanti abbiano provocato una sostanziale modifica del mercato, dirottando prodotti agricoli dall'uso alimentare a quello energetico.

Più di un terzo del mais statunitense, infatti, viene destinato attualmente alla distillazione di etanolo e circa la metà degli oli vegetali europei sono diretti alla produzione di biodiesel. Oltre a sottrarre terra alle colture alimentari, i biocarburanti avrebbero poi incentivato la speculazione finanziaria, facendo aumentare ulteriormente i prezzi.

Le analisi effettuate in questa ricerca contraddicono le affermazioni del governo statunitense, secondo le quali i carburanti di derivazione vegetale contribuirebbero al massimo per il 3% all'aumento dei prezzi degli alimentari.

Gli Stati Uniti ricollegano l'aumento dei prezzi delle materie prime alimentari all'accresciuta richiesta di India e Cina ma, anche in questo caso, lo studio della Banca Mondiale li smentisce, aggiungendo che persino la prolungata siccità che ha interessato il continente australiano ha avuto, a confronto, un impatto marginale: secondo lo studio, l'aumento del prezzo dell'energia e dei fertilizzanti ha inciso soltanto per il 15% contro il 75% dovuto alla conversione dei raccolti alla produzione di biocarburanti.

Questo aumento, secondo una stima della Banca Mondiale, ha portato 100 milioni di persone nel mondo al di sotto della soglia di povertà e ha fatto scoppiare rivolte dal Bangladesh all'Egitto.

Nel dossier si evidenzia l'esistenza di un'alternativa, peraltro già utilizzata in Brasile, costituita dai biocarburanti derivati dalla lavorazione della canna da zucchero i quali non hanno avuto un impatto così drammatico sui prezzi dei generi alimentari.

<http://www.guardian.co.uk/environment/2008/jul/03/biofuels.renewableenergy>

L'esposizione ai fattori di rischio e le condizioni di lavoro degli addetti alla distribuzione di carburanti variano da:

- tipo di impianto (stazione di servizio, rifornimento, chiosco);
- collocazione: rete autostradale, zone urbane, zone isolate;
- quantità di carburante erogato e tecnologia adottata (ad es. presenza o meno di aspirazione solidale con l'erogatore);
- condizioni climatiche della zona, organizzazione del lavoro: numero ore, turni...

I fattori di rischio principale a cui sono esposti gli addetti sono:

- esposizione ad inquinanti del traffico e alla evaporazione dei carburanti erogati (idrocarburi aromatici ed alifatici);
- lavoro all'aperto;
- posizione eretta continua;
- posizione sfavorevole scomoda dei bocchettoni di cari co

ESPOSIZIONE ED INQUINANTI

Gli addetti ai distributori di benzina sono esposti a due tipi di inquinanti:

- da traffico
- da evaporazione dei carburanti

Per quanto riguarda l'esposizione a vapori di carburante occorre distinguere:

1) I depositi di benzina, soprattutto nei momenti di carico delle autobotti, ma comunque con una certa continuità nel tempo, nei quali gli addetti possono avere una esposizione professionale a vapori di carburanti superiore ai TLV proposti di 0,3 mg/m³.

2) I distributori di carburante, le aree di vendita al dettaglio nei quali la esposizione degli addetti varia a seconda di:

- localizzazione:
 - a) aree urbane ad alto traffico veicolare
 - b) caselli autostradali e tangenziali
 - c) aree a scarso traffico veicolare
- quantità di erogato e numero di rifornimenti che varia ovviamente dalla localizzazione nelle situazioni a e b l'esposizione degli addetti vi è una concentrazione di benzene intorno ai limiti e che aumenta di 3-4 nei momenti di scarico delle autobotti.

EFFETTI SULLA SALUTE

* irritazione delle mucose (naso, occhi ed apparato -respiratorio) e aumentato rischio di allergie soprattutto respiratorie (asma) per esposizione ad inquinanti del traffico ed a condizioni microclimatiche sfavorevoli;

* aumentato rischio di tumori: leucemie, tumori respiratori, del rene, della vescica e della prostata per esposizione ai cancerogeni presenti nei vapori dei carburanti (benzene); negli inquinanti del traffico veicolare: IPA (idrocarburi policiclici aromatici come il benzoantracene ed il benzopirene), derivanti dalla combustione dei carburanti e da fibre di amianto derivate dall'usura dei freni e dei ferodi dei veicoli;

* facilità a patologie posturali e da raffreddamento (artrosi, varici degli arti inferiori, bronchiti...) derivanti dalla posizione eretta continua in condizioni microclimatiche spesso sfavorevoli;

* effetti neurotossici (mal di testa, vertigini, disturbi del sonno e dell'umore...), derivanti dalla esposizione a solventi: benzene, toluolo, xilolo, esano ed a composti alchilati del piombo usati come antidetonanti; patologie che hanno anche delle concause nelle caratteristiche dell'organizzazione del lavoro a turni.

SOLUZIONI E BONIFICHE

DEPOSITI

- nelle operazioni di carico delle autobotti adottare sistemi di ricircolo dei vapori di benzina.

DISTRIBUTORI

Nelle aree ad alta densità urbana, autostrade e tangenziali:

- adottare dei sistemi di ricircolo dei vapori di benzina nelle fasi di scarico delle autobotti;
- le pompe di recupero devono avere sistema di recupero dei vapori (aspiratore solidale con la pistola erogatrice);
- i motori devono essere spenti durante le operazioni di erogazione dei carburanti; Inoltre in entrambi i casi occorre usare i mezzi di protezione personale: guanti e creme barriera, tute idonee per proteggersi dal freddo, maschere a carboni attivi nelle fasi di carico e scarico dei carburanti delle autobotti.

Elementi generali di miglioramento delle condizioni di lavoro dei distributori di carburanti potranno derivare soprattutto da fattori indiretti legislativi quali ad esempio: il miglioramento della qualità dei carburanti e dei catalizzatori, la migliore messa a punto dei motori, l'uso della benzina senza piombo obbligatoriamente in associazione con la marmitta catalitica, etc.

SORVEGLIANZA SANITARIA

Obbligatoria ai sensi dell'art. 33 (voce 34) del DPR 303/56 e dell'art. 69 del DLgs 626 del 1994, si può proporre con questo protocollo:

- visita medica annuale con particolare attenzione ad apparato respiratorio e alla presenza di disturbi neuropsicologici;
- esame del sangue completo con prove di funzionalità del sangue, fegato e rene;
- monitoraggio biologico per esposizione a composti organici del piombo e solventi aromatici.

Scheda informativa - CGIL-CISL-UIL Lombardia - Manuale del RLS

Vedere nel CD alla voce "Documenti" una più ampia trattazione dei rischi lavorativi nei distributori di carburanti

I prezzi dei carburanti sono storicamente stati disciplinati e controllati a livello ministeriale; pertanto venivano emesse delle apposite delibere che stabilivano il prezzo di vendita, in tutta la rete di distribuzione, dei vari carburanti.

Poi, con delibera del CIPE del 30.09.1993, venne deciso che dal giorno 8.10.1993 i prezzi di tutti i prodotti petroliferi sono determinati liberamente dagli operatori; ciò significa che da questa data il mercato dei prezzi è sostanzialmente liberalizzato, fermo restando il solo obbligo da parte degli operatori di comunicare alle competenti autorità il prezzo praticato per ogni diverso tipo di carburante. Poi, con delibera CIPE del 13.04.1994, si stabilisce che gli operatori che forniscono carburanti per automazione ai punti vendita della rete di distribuzione indicheranno ai gestori i prezzi da loro consigliati.

Questo significa che gli operatori petroliferi, leggasi le compagnie petrolifere operanti sul territorio italiano attraverso una rete di punti di distribuzione colorati e marchiati, consigliano da questa data, a tutti i gestori dei singoli punti vendita che portano i loro colori, i prezzi di vendita dei singoli carburanti consigliati dalla compagnia stessa.

La distinzione è di carattere sottile in quanto il gestore non ha alcun obbligo legislativo di praticare i prezzi consigliati dalla compagnia, tuttavia fatte salve alcune eccezioni previste dalla legge stessa sostanzialmente accade proprio che il gestore utilizzi il prezzo consigliato.

Vediamo ora di esaminare in senso generale la composizione del prezzo di un carburante.

Il prezzo indicato alla pompa di distribuzione può sostanzialmente essere suddiviso nelle seguenti componenti:

1 - Costo del prodotto e margine di guadagno.

2 - Accise (cioè tutte le imposte di cui il prodotto è gravato siano esse di carattere locale, regionale o statale).

3. - Imposta sul valore aggiunto, IVA, uguale al 20%.

Ragionando per grandi numeri, quindi senza voler identificare tutte le microvariazioni che nel tempo si succedono a causa degli elementi legati alle dinamiche del mercato, all'evoluzione del sistema legislativo ed agli eventuali ammortizzatori utilizzati per calmierare i prezzi si può sostanzialmente dire che la voce 1 per il 31,33% sul prezzo complessivo, la voce 2 pesa per il 52,00% e la voce 3 pesa, ovviamente, per il 20% rispetto alla somma delle prime due e, pertanto, per il 16,67% sul totale pagato.

Questo aspetto ci porta ad una duplice considerazione: per un verso il prezzo di vendita dei carburanti è per oltre 2/3 composto da tasse, anche se la cosa è sostanzialmente vera quanto meno in tutta Europa, d'altra parte si può chiaramente osservare che l'IVA che rappresenta la tassa sul valore che viene aggiunto ad una

merce attraverso un passaggio di lavorazione, è applicata ed incide pesantemente sulle tasse.

1.19

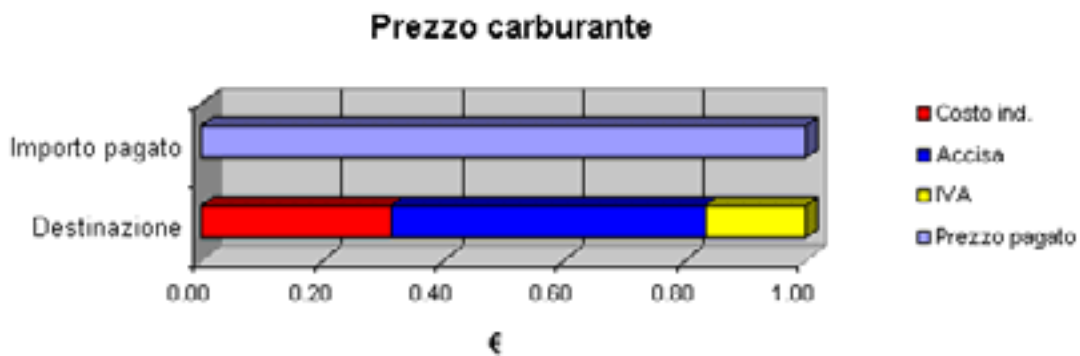
Andiamo ad esaminare più approfonditamente come è composto il punto 1 che rappresenta l'unica vera componente industriale del costo del carburante.

Possiamo affermare che il prezzo complessivo è composto dalle seguenti voci:

- a - costo del prodotto raffinato**
- b - costo di deposito del prodotto su deposito costiero**
- c - trasporto primario**
- d - costo di stoccaggio su deposito interno**
- e - trasporto secondario**
- f - spese di ufficio**
- f - spese di ufficio**
- g - spese punto vendita**
- h - margine al gestore**

Il significato di questi punti appare ovvio.

In sintesi, tutte le volte che operiamo un rifornimento ad un distributore stradale, per ogni euro che spendiamo si hanno le seguenti ripartizioni:



Il ministero dello sviluppo economico pubblica settimanalmente, sul sito dell'Osservatorio Nazionale Prezzi e tariffe, i dati sui prezzi dei carburanti.

L'indirizzo web è: <http://www.osservaprezzi.it/livelli/carburante/prezzirilevati.asp>.

Pubblichiamo la nota introduttiva e l'ultima rilevazione, risalente al 22/9/08

PREZZI DEI CARBURANTI Nota introduttiva

Le informazioni sui prezzi dei carburanti contenute in questa sezione riguardano i "prezzi rilevati", i "prezzi settimanali" ed i "prezzi dei carburanti praticati sulla Rete Autostrade".

Le informazioni relative ai "Prezzi rilevati" riguardano i prezzi effettivamente praticati alla pompa, rilevati dall'ISTAT nell'ambito della rilevazione per il calcolo degli indici dei prezzi al consumo. I dati sono suddivisi per capoluogo di provincia e mese di rilevazione. La pubblicazione avviene con cadenza mensile e l'aggiornamento si riferisce all'ultima pubblicazione ISTAT dell'indice del costo della vita.

Le informazioni relative alle "Rilevazioni Settimanali", sono curate dall'Ufficio V della Direzione Generale per la Concorrenza e i Consumatori, del Ministero dello Sviluppo Economico e riguardano il prezzo medio nazionale e dei principali paesi europei dei prodotti petroliferi. In particolare sono forniti:

- a. **la composizione del prezzo medio della benzina senza piombo nel nostro Paese**, evidenziando il peso delle tre diverse componenti del prezzo al consumo del prodotto (prezzo industriale, accisa ed IVA);
- b. **la dinamica dei prezzi industriali nei principali paesi membri dell'UE** per la benzina senza piombo e il gasolio per autotrazione. Sono evidenziate con cadenza settimanale le variazioni assolute del prezzo industriale e il peso percentuale dello stesso rispetto al prezzo al consumo. L'analisi interessa 5 Paesi membri dell'UE: Italia, Francia, Germania, Spagna e Regno Unito;
- c. **la struttura del prezzo medio nazionale dei prodotti petroliferi** (benzina senza piombo, gasolio per autotrazione, gpl), in €/litro, con cadenza settimanale, riferita ad un prezzo medio convenzionale calcolato in base ad una metodologia definita a livello comunitario, evidenziando, il prezzo medio al consumo, il prezzo industriale (ossia al netto delle imposte) ed il carico fiscale relativo a ciascun prodotto;
- d. **i prezzi al consumo dei carburanti praticati nei 27 Paesi della Unione Europea**, con cadenza settimanale;
- e. **i prezzi industriali dei carburanti praticati nei 27 Paesi della Unione Europea**, con cadenza settimanale;
- f. **le variazioni congiunturali della benzina senza piombo e del gasolio auto**. Sono dei Grafici, diffusi settimanalmente, costruiti in relazione agli indicatori ed ai parametri più adatti a misurare la reattività dei prezzi al consumo nel nostro Paese rispetto all'andamento dei mercati internazionali (i prezzi del greggio; le quotazioni dei prodotti finiti sul mercato dell'area mediterranea; il prezzo medio nazionale; il cambio lira/dollaro);
- g. **il differenziale dei prezzi industriali Italia-Unione Europea**. Vengono fornite con cadenza settimanale delle tabelle che riportano per tutte le settimane dell'anno corrente con i prezzi industriali (€/litro) della benzina senza piombo, del gasolio per autotrazione e del gasolio da riscaldamento in Italia, nella media dell'Unione Europea e nella media dei paesi che aderiscono all'Unione Monetaria Europea ed il relativo differenziale tra prezzi in Italia e prezzi medi europei.

Le informazioni relative ai "Prezzi dei carburanti praticati sulla rete autostradale" consentono di conoscere e comparare i diversi prezzi praticati sulla rete stradale gestita da Autostrade per l'Italia. La rilevazione è effettuata direttamente da Autostrade per l'Italia ed i prezzi sono relativi al servizio self-service per benzina e gasolio; sono forniti in tempo reale e vengono aggiornati direttamente dai gestori delle aree di servizio.

AL 29/09/2008 (*)

Prezzi in €/lt.

PRODOTTO		PREZZO AL CONSUMO	ACCISA	I.V.A.	TOTALE IMPOSTE	PREZZO AL NETTO IMPOSTE	VARIAZIONE (**)
Benzina s. piombo							
	Euro	1,413	0,564	0,236	0,800	0,614	0,0079
Gasolio auto							
	Euro	1,363	0,423	0,227	0,650	0,713	0,0095
GPL auto							
	Euro	0,691	0,125	0,115	0,240	0,451	0,0004
Gasolio Riscaldamento							
	Euro	1,339	0,403	0,223	0,626	0,713	0,0191

(*) - Prezzo medio convenzionale elaborato secondo la procedura definita con decisione 1999/280/CEE
L'elaborazione viene effettuata ogni martedì, a cura della Direzione Generale Energia e Risorse Minerarie, sulla base dei prezzi rilevati il lunedì precedente.

(**) - Variazione prezzo al consumo rispetto all'ultima settimana.

Nel mondo dell'energia, in particolare quella dei carburanti per l'autotrazione, operano diversi attori (Stakeholders), in diversi tipi di rapporto tra di loro.

Vi sono sostanziali elementi di conflittualità tra diversi tipi di attori (produttori/compagnie petrolifere - compagnie/gestori - gestori/consumatori - stato/compagnie, eco.).

Una conoscenza di base dei vari attori e dei relativi interessi e comportamenti è fondamentale per capire le dinamiche del settore e le logiche che stanno alla base dell'impianto normativo

Vediamo quindi quali sono i principali attori di questo mercato

I produttori

La produzione è in gran parte controllata dalle grandi compagnie petrolifere, spesso in joint ventures con gli stati o le compagnie di stato dei paesi dove avviene la produzione. Vi è formalmente una distinzione tra i produttori (che spesso non raffinano il prodotto e vendono il C.D. greggio) e le compagnie, anche se spesso tale distinzione è in gran parte formale, almeno per quanto attiene all'autonomia decisionale.

Le compagnie petrolifere

Sono le società che acquistano il greggio dai produttori, lo raffinano producendo i singoli tipi di carburanti, lubrificanti e derivati, e lo commercializzano (almeno in Italia), attraverso reti distributive di proprietà o che controllano integralmente.

All'estero, in taluni casi la raffinazione e vendita (praticamente all'ingrosso) è talvolta distinta dalla rete di vendita al dettaglio, che, pur essendo in gran parte controllata dalle compagnie produttrici, vede anche una quota più o meno consistente di soggetti indipendenti (spesso le catene di grande distribuzione).

I gestori degli impianti

La materiale gestione degli impianti solo rarissimamente è effettuata dalle compagnie petrolifere con proprio personale.

La regola è di concedere gli impianti in gestione a soggetti indipendenti (i gestori, appunto), remunerati esclusivamente in percentuale sul venduto, nonché attraverso la gestione in proprio dei servizi accessori e la vendita dei prodotti non oil.

Vi è ovviamente un notevole conflitto di interessi tra compagnie petrolifere e gestori, specialmente dopo la liberalizzazione dei prezzi, in quanto il gestore finisce a doversi accollare gran parte degli sconti praticati rispetto ai prezzi consigliati dalla compagnia, ed ovviamente perché la razionalizzazione della rete, con le conseguenti chiusure di impianti, incide pesantemente sui livelli occupazionali dei gestori.

La grande distribuzione

In Italia la gestione diretta di impianti di distribuzione di carburanti da parte della G.D. è pressoché assente, mentre in altri paesi (Francia in particolare) la Grande Distribuzione (specialmente i Gruppi Leclerc e Carrefour) detengono una quota di

mercato parecchio significativa, svolgendo un notevole effetto di calmierazione.

Dato che la quota del prezzo del carburante che va al gestore è molto bassa, la capacità della Grande Distribuzione di calmierare seriamente il mercato è legata alla possibilità di acquistare direttamente il prodotto in raffineria bypassando il ricarico delle compagnie petrolifere.

Le compagnie petrolifere sono ovviamente ben disposte a collocare i propri distributori presso gli ipermercati o i centri commerciali, ed eventualmente anche a darli in gestione alla Grande Distribuzione, che potrebbe usarli come punti di richiamo, ricaricando solo i costi vivi e praticando prezzi più bassi.

Già oggi i distributori siti in abbinamento alla Grande Distribuzione praticano prezzi più bassi, utilizzando le economie di scala derivanti dai volumi di vendita, molto più elevati della media, che si realizzano in tali collocazioni.

Le compagnie petrolifere si rifiutano invece di fornire direttamente il prodotto alla Grande

Distribuzione non tanto per la diretta perdita di utili, ma perché in tal modo la differenza di prezzo alla pompa potrebbe diventare così alta da abbattere le vendite nei distributori siti sulla rete ordinaria, determinando una perdita di utili ben più consistente.

La partita in Italia è solo all'inizio. Gli operatori più interessati ad un ingresso diretto nel mercato dei carburanti sono per ora Coop e Carrefour.

La pubblica amministrazione

Lo Stato ha rinunciato ad esercitare direttamente le funzioni autorizzative per i distributori di carburanti, che ha trasferito alle Regioni con il DPR 616/77. Successivamente, nel 1993, lo Stato aveva rinunciato alla fissazione del prezzo alla pompa, liberalizzando i prezzi. Rimangono allo Stato alcune competenze a monte quali:

Fissazione degli obiettivi di razionalizzazione della rete. Gestione del fondo di compensazione Emanazione di normative generali

Gestione dell'osservatorio dei prezzi petroliferi

Le Regioni

Alle Regioni è demandato il compito di stabilire sul loro territorio i criteri e gli obiettivi di razionalizzazione della rete, nonché le norme applicative per il rilascio delle autorizzazioni da parte dei Comuni.

Compete alle Regioni anche il rilascio delle concessioni per i distributori autostradali, anche se quasi tutte hanno delegato questa competenza ai Comuni

I Comuni

I Comuni hanno assunto la potenzialità autorizzatoria per gli impianti su rete ordinaria, con il DPR 616 del 1977.

La competenza è stata sempre confermata da tutte le legislazioni successive.

Ai comuni compete anche la regolamentazione urbanistica della collocazione degli impianti, nonché l'esercizio della vigilanza e l'applicazione delle sanzioni.

La competenza sulla rete autostradale è stata via via delegata dalle Regioni negli anni successivi al 1997.

N.B. Laddove alcuni termini sono definiti da specifiche norme regionali abbiamo fatto riferimento alle disposizioni della Regione Lombardia.

Autostrade

La definizione è contenuta nel Codice della Strada

Carburanti

Le benzine, le miscele di benzine e olio lubrificante, il gasolio per autotrazione, il GPL per autotrazione, il gas metano e ogni altro carburante per autotrazione conforme ai requisiti tecnici indicati per ciascun carburante nelle tabelle della commissione tecnica di unificazione dell'autoveicolo (CUNA).

Concessione

E' il tipo di provvedimento in base a cui si consente l'esercizio degli impianti autostradali.

Erogato

La quantità complessiva di prodotti venduti nell'anno dall'impianto sulla base dei dati risultanti dai prospetti riepilogativi delle chiusure forniti dall'ufficio tecnico di finanza (UTF), ivi compresi quelli riguardanti il metano per autotrazione.

Erogatore

L'insieme delle attrezzature che realizzano il trasferimento del carburante dall'impianto di distribuzione all'automezzo e ne misurano contemporaneamente le quantità trasferite ed il corrispondente importo.

Gestore

E' il soggetto al quale è affidata materialmente la gestione degli impianti di proprietà delle compagnie petrolifere.

G.P.L.

(Gas Propano Liquido)

Impianto

Il complesso commerciale unitario costituito da una o più colonnine di erogazione di carburante per autotrazione, nonché dai servizi e dalle attività economiche accessorie ed integrative.

Impianto self-service pre-pagamento

Il complesso di apparecchiature per l'erogazione automatica di carburante senza l'assistenza di apposito personale con pagamento preventivo al rifornimento.

Impianto self-service post-pagamento

Il complesso di apparecchiature per il comando e il controllo a distanza dell'erogatore da parte di apposito incaricato, con pagamento successivo al rifornimento.

Impianto non assistito (Ghost)

Impianto funzionante unicamente in modalità self-service pre-pagamento, senza la presenza del gestore durante l'orario di apertura, ubicato esclusivamente nelle zone svantaggiate e prive di impianti.

Non Oil Products

(prodotti non petroliferi) L'insieme dei prodotti diversi dai carburanti e lubrificanti che vengono venduti in abbinamento nei distributori

Oil Products

Prodotti petroliferi: carburanti e lubrificanti

OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)

L'organismo rappresentativo dei paesi produttori di petrolio. Ha sede a Vienna e riunisce la maggior parte dei paesi produttori di petrolio (Algeria, Indonesia, Kuwait, Iran, Iraq, Libia, Nigeria, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi, Venezuela).

Petrolifera (Autorizzazione)

Con questo termine si fa riferimento all'autorizzazione per lo svolgimento dell'attività di distributore di carburanti, distinta dell'autorizzazione di natura Edilizia, WFF, ASL, ecc.

Rete

L'insieme degli impianti eroganti carburante per autotrazione, ubicati sulla rete stradale, ad esclusione degli impianti ubicati sulla rete autostradale, sui raccordi e sulle tangenziali classificate come autostrade, nonché degli impianti ad uso privato, per aeromobili e per natanti.

Ristrutturazione totale dell'impianto

Il completo rifacimento dell'impianto comprendente la totale sostituzione o il riposizionamento delle attrezzature petrolifere.

Servizi accessori all'utente

Servizi di erogazione e controllo aria ed acqua, servizi di lubrificazione, officina leggera, elettrauto, gommista, autolavaggio, offerta di aree attrezzate per camper, servizi igienici di uso pubblico, vendita accessori per l'auto, centro di informazioni turistiche, servizio fax e fotocopie, punto telefonico pubblico, servizi bancari, vendita di prodotti alimentari e non alimentari, somministrazione di alimenti e bevande, rivendita quotidiani e periodici, rivendita tabacchi, lotteria ed altre attività simili.

Tabella speciale Carburanti

Tabella che individua i prodotti complementari non oil vendibili "di diritto" nei distributori.

Trasferimento

Con il termine generico di trasferimento, nel settore, si intende il passaggio di titolarità dell'esercizio (subingresso) e non lo spostamento fisico.

U.T.F

Ufficio Tecnico di Finanza (già UTIF)