

Distribuzione carburanti, un quinto della rete eroga appena il 2,5%

Servizi

Più di un quinto della rete carburanti eroga il 2,5% dei volumi totali. «Sistema troppo parcellizzato», avverte il presidente dell'Unem, Gianni Murano. E, intanto, arrivano nuovi rialzi di benzina e diesel.

Celestina Dominelli — a pag. 2

Rete dei carburanti inefficiente: il 21% ne eroga solo il 2,5%

La fotografia. Nuovi rialzi nel weekend per benzina e diesel. Murano (Unem): «Sistema parcellizzato, sempre più operatori con pochissime stazioni»

Celestina Dominelli

ROMA

Sullo sfondo ci sono nuovi rialzi nell'ultimo weekend per la benzina che, come documenta il puntuale check della testata specializzata Staffetta Quotidiana, si mantiene sopra la soglia dei due euro al litro nelle medie nazionali dei prezzi praticati alla pompa per il servito (1,86 euro sul self, invece), ma anche per il diesel con rincari sia in modalità self service che sul servito. Per il mercato italiano, però, a tenere banco non è solo la questione dei prezzi, perché rimane tuttora irrisolto il nodo dell'estrema frammentazione della rete con 21.700 impianti distribuiti sul territorio tra stazioni convenzionate (il 30%), in mano cioè a operatori privati che hanno siglato una convenzione con una compagnia, pompe bianche (un altro 30%), cioè quelle senza logo, e distributori sociali (il 39%), che fanno capo direttamente alle compagnie in quanto titolari dell'autorizzazione.

A documentarlo sono i numeri raccolti dall'Unem (l'Unione energie per la mobilità) che evidenziano come il 21% della rete (poco più di 4.300 im-

pianti) eroghi solo il 2,5% dei volumi totali. In sostanza, poco più di un quinto delle stazioni di servizio è inefficiente e concentrato soprattutto al centro e al sud della penisola. E questo dato fa il paio con l'andamento della vendita media per singolo impianto che si è attestato nel 2023 a 1.350 metri cubi su base annua (1,35 milioni di litri): un terzo di quello dei principali Paesi europei (Germania e Francia in testa, ma anche Gran Bretagna) e la metà di quello spagnolo.

Insomma, troppe stazioni in un mercato segnato da un calo costante delle vendite (si veda articolo a lato) e da tempo quindi alla ricerca di soluzioni per efficientare la distribuzione carburanti e adattarla ai tanti cambiamenti intervenuti negli ultimi anni. Ora, su questo fronte, si attende una risposta dal tavolo voluto dal ministro delle Imprese e del Made In Italy, Adolfo Urso, e coordinato dal sottosegretario Massimo Bitonci, che, come noto, è partito un anno fa, nel bel mezzo dello scontro sul forte balzo dei prezzi - finito poi anche in tribunale per la diatriba sorta attorno al tema dei cartelloni con i prezzi medi da

esporre obbligatoriamente nelle stazioni - e che dovrebbe portare all'elaborazione di un disegno di legge entro la fine di febbraio, inizi di marzo.

«Al tavolo di confronto che Unem ha avviato insieme alle altre componenti del settore, retisti e sindacati dei gestori, abbiamo lavorato con impegno per arrivare a una proposta da sottoporre a Governo e Parlamento. Siamo alle fasi finali con la necessità di chiudere la quadra su alcuni punti ma sono convinto che siamo sulla strada giusta», spiega al Sole 24 Ore il presidente Gianni Murano. Sulla necessità di ridurre il numero di stazioni tutti convergono, come pure sull'esigenza di accompagnare la razionaliz-



Peso: 1-3%, 2-61%

zazione con interventi che aiutino eventuali uscite, oltre che con la qualificazione professionale della figura del gestore, ma ora si tratta di dettagliare le soluzioni. «Non bisogna dimenticare - prosegue Murano che la rete di vendita dei carburanti è un mercato complesso che negli anni è molto cambiato, non sempre in meglio. Abbiamo una rete estremamente parcellizzata, con una presenza crescente di diversi operatori sul mercato anche con pochissime stazioni di servizio. Una situazione che rende impossibile vincolare questa nuova realtà a pochi schemi contrattuali». Senza contare, poi, il tema della rete autostradale «uno degli aspetti più critici - chiarisce il presidente dell'Unem - su cui occorre intervenire quanto prima per restituire efficienza a un comparto che negli ultimi 15 anni ha perso quasi il 70% dei volumi».

Anche su quest'ultimo tassello, quindi, gli operatori chiedono un tavolo specifico per individuare rapidamente delle contromisure, indispensabili altresì sul fronte contrattuale, un altro dei nodi irrisolti. «La varietà di offerte e di potenziali contratti è talmente ampia

che a nostro avviso la strada è di consolidare per tutta la rete di vendita e per tutti gli operatori l'attuale contratto maggiormente in uso e definire dei requisiti minimi per altri potenziali modelli di vendita - precisa Murano -. Sono convinto che tutti devono avere un accordo di colore che permetta di sfruttare le opportunità che il mercato offre e che possono essere vincenti in determinati contesti, ma non necessariamente in tutti. Questo potrà essere un approccio vincente per evitare dumping contrattuale e contrastare un'illegalità sicuramente meno presente ma non ancora sconfitta, ma al tempo stesso consentire a tutti di operare all'interno di confini normativi sani e a condizioni economiche adeguate».

Quanto ai rialzi, per Murano «sono il riflesso degli attacchi Houti alle navi mercantili all'ingresso del Canale di Suez che costringono gli operatori a percorrere alternative più lunghe con conseguenti aumenti dei costi e dei noli. Ciò ha coinciso con alcune fermate di raffinerie americane oltre ad un'ondata di gelo negli Stati Uniti che hanno comportato aumenti dei prezzi internazionali del gasolio.

Prodotto di cui l'Europa è strutturalmente corta e che prima dell'embargo importava dalla Russia, mentre ora arriva anche da Arabia Saudita, Emirati, India e Singapore». L'Italia, però, «ha risposto più efficacemente a queste problematiche rispetto ad altri Paesi europei, come ad esempio la Germania, perché ha un sistema di raffinazione ancora in grado di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti. Proprio per questo motivo - conclude - gli aumenti registrati sinora a livello internazionale sono stati più contenuti e anche inferiori a quelli registrati nel resto d'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONFRONTO
La vendita media per singolo impianto in Italia è pari a un terzo di quella dei principali Paesi europei



Peso: 1-3%, 2-61%

La fotografia

PREZZI PRATICATI - RIEPILOGO NAZIONALE

Dati 19 febbraio (in euro)

		SELF	SERVITO
		0 0,7 1,4 2,1	0 0,7 1,4 2,1
Benzina	MEDIA	1,865	2,005
	COMPAGNIE	1,871	2,048
	POMPE BIANCHE	1,852	1,917
Diesel	MEDIA	1,838	1,976
	COMPAGNIE	1,843	2,020
	POMPE BIANCHE	1,825	1,890
Gpl	MEDIA	0,718	0,715
	COMPAGNIE	0,725	0,724
	POMPE BIANCHE	0,711	0,704
Metano	MEDIA	1,357	1,375
	COMPAGNIE	1,365	1,398
	POMPE BIANCHE	1,352	1,355
Gnl	MEDIA	1,172	1,212
	COMPAGNIE	1,233	1,224
	POMPE BIANCHE	1,141	1,202

VENDITA MEDIA PER PUNTI VENDITA

Metri cubi su anno 2013-2023



NUMERO PUNTI VENDITA

Classe di erogato in milioni/litri



Fonti: Staffetta Quotidiana; Unem



GIANNI MURANO
 È il presidente dell'Unem (Unione Energie per la Mobilità) da luglio scorso

Carburanti. Un impianto di distribuzione



Peso: 1-3%, 2-61%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

Vendite in calo: 3 milioni di tonnellate in meno dal 2019

Il mercato

**Il riscatto della benzina:
consumi in aumento
del 10% in quattro anni**

ROMA

C'è un elemento, contenuto nel preconsuntivo 2023 dell'Unem, presentato a dicembre scorso, che più di altri amplifica la già evidente frammentazione della rete italiana di distribuzione dei carburanti ed è quello delle vendite nel 2023 di prodotti petroliferi. Un dato che, se confrontato non tanto con i livelli del 2022 - sostanzialmente in linea - quanto con quelli del 2019, l'ultimo anno "normale" prima della pandemia, restituisce un trend in netta discesa: un -6% rispetto al 2019, vale a dire circa 3 milioni di tonnellate in meno di prodotti petroliferi su un totale di 51 milioni, ripartiti più o meno equamente tra gasoli, petrolchimica e olio combustibile, sia marina che per la produzione di energia elettrica. Il calo, si legge nella fotografia scattata dall'Unem, è stato parzialmente compensato da minori importazioni (1,5 milioni di tonnellate in meno negli ultimi 4 anni), a fronte di esportazioni che, invece, si sono confermate attorno ai 28 milioni di tonnellate.

La contrazione delle vendite porta poi con sé il trend in discesa del gasolio riscaldamento (350mila tonnellate in meno in 4

anni pari a un -30%) e dell'olio combustibile che ha lasciato sul terreno ben 600mila tonnellate, cioè un terzo delle vendite), ma fa emergere anche qualche dato inatteso, come la crescita della benzina. Se si guarda, infatti, ai consumi su questo fronte, il preconsuntivo dell'Unem indica un significativo aumento dal 2019 al 2023: circa il 10% in più, pari a un incremento di 840mila tonnellate, a evidenziare una progressiva attitudine dei consumatori nell'utilizzare la propria auto (la circolazione dei veicoli leggeri in autostrada è, per esempio, aumentata del 2,4% rispetto al 2019). Lo scatto in avanti della benzina è inoltre collegato, spiega l'associazione, alla consolidata penetrazione della motorizzazione ibrida che in larghissima parte si affida alle benzina e che attualmente rappresenta circa il 3% del parco circolante e il 37% del nuovo immatricolato.

Secondo l'Unem il "riscatto" della benzina, che nelle decadi passate aveva sofferto il fenomeno della cosiddetta "dieselizzazione", conferma poi la capacità del consumatore-automobilista di districarsi in un contesto complesso come quello attuale puntando su scelte orientate verso un veicolo molto efficiente, come quello ibri-

do, che combina due tecnologie e che appare sicuro e affidabile. Mentre l'elettrico, stando ai numeri fotografati dal preconsuntivo - solo lo 0,4% del totale - stenta a decollare per una serie di fattori, non ultima la differenza ancora significativa di prezzo rispetto ai motori termici, con una distribuzione diversa nel territorio. Perché rappresenta un'opzione più battuta nelle Regioni con reddito pro-capite più alto (maggiore di 30mila euro), che presentano una percentuale di veicoli elettrici cinque volte più elevata rispetto a quelle con reddito sotto i 20mila euro.

—Ce.Do.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La vettura elettrica
risulta più diffusa
nelle Regioni dove
il reddito pro-capite
è più alto**



Peso: 13%