

## Distribuzione dei carburanti e concorrenza. Problemi di una rete sovradimensionata

Tra i record italiani c'è anche quello di avere il maggior numero di pompe di benzina d'Europa: i punti vendita italiani sono ben 22.500, per il 58% appartenenti alle compagnie petrolifere e per il restante 42% ai retisti (dato, quest'ultimo, in crescita). Quando in Germania i punti vendita superano di poco i 15.000, in Francia ci si ferma a 13.200, nel Regno Unito a 9.400 e in Spagna non si arriva a 8.680.

Un numero elevato di pompe, però, non significa che vi sia un elevato grado di concorrenza, anzi. Il grado di polverizzazione del mercato è tale da rendere difficile il perseguimento di economie sia di scala sia di gamma. E' difficile perciò non essere d'accordo con quando scrive l'autorità Antitrust nelle segnalazioni inviate a Governo e Parlamento sui problemi riguardanti la concorrenza, in vista della legge annuale per il mercato e la concorrenza. L'Autorità rileva sia il sovradimensionamento della rete sia l'eccessiva numerosità dei piccoli impianti. Come confermano i dati sui volumi di erogato medio per impianto: se il Regno Unito si avvicina ai quattro milioni di metri cubi, Francia e Germania superano i tre, rispettivamente 3.180.000 e 3.058.000 e la Spagna supera i 2,8 milioni, noi superiamo di poco 1,6 milioni. E se la percentuale di impianti dotati di self-service ancora intorno al 30% del totale – mentre in Danimarca, Finlandia e Svezia la copertura del fai-da-te è del 100%, in Germania è del 99% e nel Regno Unito del 98 – è in aumento, resta sconcertante la presenza di pompe negli ipermercati: molto più vicina allo 0,5% che all'1%, che se non è così distante dal 2% di Germania e Spagna è lontanissima dal 35% della Francia, dove vengono venduti oltre il 50% dei volumi totali, mentre il Regno Unito si attesta al 13%.

Quest'ultimo dato viene spesso indicato come concausa del prezzo finale dei carburanti al di sopra della media europea e paradigmatico dell'insufficiente livello di concorrenza.

Ma, al di là della quasi totale assenza della Grande Distribuzione Organizzata, sono direttamente le regole di funzionamento dei punti di vendita tradizionali (requisiti per l'apertura e svolgimento del servizio) a creare condizioni di artificiosa strozzatura dell'offerta.

Regole che hanno reintrodotta vincoli all'accesso imponendo ai nuovi entranti sia obblighi asimmetrici di fornitura di carburanti eco-compatibili sia restrizioni alle modalità di funzionamento degli impianti completamente automatizzati, alla loro costruzione, ai turni e agli orari di apertura. Questi dettami, previsti da Regioni e Province, sono stati già più volte criticati dall'Antitrust perché

spesso vanno ben al di là di quella che può definirsi protezione di interessi generali (sicurezza stradale, equilibrato sviluppo urbano ed extra urbano, salvaguardia dell'ambiente).

L'attuale normativa, inoltre, rischia di favorire i distributori *incumbent* che sono per la maggior parte controllati o collegati con le società petrolifere, le quali a loro volta hanno un diffuso controllo anche sulla fase logistica di stoccaggio/approvvisionamento e nella produzione/raffinazione. Tutto ciò determina una filiera fortemente intergrata attraverso la quale i problemi di concorrenza a monte si ripercuotono a valle senza alcun filtro o cuscinetto. È proprio questa inefficienza che – per usare le parole del Garante – "condiziona negativamente per i consumatori la definizione dei livelli di servizio e dei prezzi del carburante". Dunque, l'Antitrust esorta a completare il processo di riforma "attraverso l'eliminazione dei vincoli residui in termini di limiti di orari e varietà merceologica dei servizi offerti, nonché attraverso la creazione di forme di incentivazione volte a rendere conveniente lo sviluppo di una struttura distributiva più snella ed efficiente".

La riorganizzazione del settore non è certo cosa facile, non foss'altro per i tanti attori coinvolti, tanto che il Ministero dello Sviluppo Economico ha costituito quattro gruppi di lavoro su: mercato al dettaglio; raffinazione e industria; mercato all'ingrosso e logistica; qualità del servizio. In tema di rete distributiva, la principale proposta su cui il tavolo lavora riguarda proprio la maniera di incentivare le chiusure degli impianti in eccesso - con buoni uscita, chiudendo gli impianti incompatibili con le norme stradali e di sicurezza ecc. Nel contempo, la riforma non è solo cosa di domani. Il ministero dello Sviluppo vi lavora, con alti e bassi, da diverse legislature e qualche risultato - anche con l'aiuto dalla congiuntura - forse inizia a vedersi. Si pensi alla diffusione degli impianti indipendenti (le c.d. pompe "bianche"), cui ha certo contribuito il calo dei consumi con la conseguente abbondanza di prodotto.

Le spinte verso il cambiamento arrivano da più parti tanto che, come aveva già fatto il sottosegretario Stefano Saglia, anche l'Antitrust candida la Legge annuale per il mercato e la concorrenza per promulgare la riforma del settore. Il provvedimento potrebbe individuare nuove misure che incentivino ulteriormente il processo di ristrutturazione, eliminando i limiti che permangono alla varietà merceologica dei servizi offerti e alle modalità di funzionamento degli impianti, e dovrebbe contenere linee di indirizzo vincolanti per le normative regionali in materia di autorizzazione così da garantire un'omogenea attuazione della legge nazionale.