

## PROPOSTA REGOLATIVA DEL DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO - SERVIZIO COMMERCIO E COOPERAZIONE

### REGOLE DI AMMODERNAMENTO DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI

Il processo di razionalizzazione e di riqualificazione della rete di distribuzione dei carburanti per autotrazione, la cui attuazione è di competenza regionale<sup>1</sup>, risponde a esigenze di natura economica, giuridica e sociale, mirando altresì ad allineare il sistema di erogazione toscano a quello degli altri paesi europei; esso dovrà essere realizzato mediante la riduzione del numero di impianti esistenti e la riqualificazione di quelli rimanenti.

La razionalizzazione del sistema di distribuzione di carburanti è un obiettivo perseguito a livello nazionale, a partire dal D.Lgs. 32/1998 e successive modificazioni ed integrazioni, con effetti positivi attesi sia dal lato dell'offerta sia da quello della domanda di carburante.

Sotto il profilo giuridico, l'art. 19 della legge 57/2001 prevede la definizione di un Piano nazionale contenente le linee guida per l'ammmodernamento del sistema distributivo dei carburanti e, successivamente, la redazione di nuovi Piani regionali. Il decreto 31.10.2001, contenente il Piano nazionale, fissa un termine di 6 mesi per l'approvazione degli atti di programmazione regionali.

Malgrado la recente riforma costituzionale renda non vincolanti i suddetti termini, le Regioni hanno concordato di elaborare i propri atti programmatici secondo le linee guida del Piano di ammodernamento, considerata la partecipazione di alcune di loro al gruppo di lavoro che lo ha predisposto.

Dal punto di vista dell'offerta, la chiusura degli impianti incompatibili o marginali comporterà, da un lato, l'aumento della dimensione media degli impianti restanti, con conseguente aumento dell'erogato medio, e dall'altro lato una maggiore diffusione di attività *non oil* (servizi commerciali, pubblici esercizi, rivendite di quotidiani e periodici) nonché di attività artigianali (autoriparazione in senso lato, autolavaggio). Lo sviluppo dimensionale e commerciale degli impianti è strettamente correlato alla crescita imprenditoriale del gestore il quale, con la vendita di prodotti non petroliferi, potrà integrare i profitti che derivano dall'erogazione di carburante con quelli derivanti da altre attività, in linea con quanto avviene negli altri paesi europei (es. Francia, Germania).

Dal punto di vista della domanda, la riforma del sistema distributivo si prefigge un miglioramento del servizio ed una diminuzione del prezzo del carburante.

La riduzione del numero degli impianti esistenti, per motivi di incompatibilità o per scelte imprenditoriali, comporta anche conseguenze di carattere sociale. La riqualificazione degli impianti, l'aumento dell'automazione (mediante l'installazione di dispositivi di pre- e post-pagamento) e la crescita dell'offerta commerciale ed artigianale sono obiettivi che rispondono anche all'esigenza di migliorare la qualità e la varietà del servizio reso agli automobilisti. Pur perdendo, presumibilmente, una parte del beneficio legato all'attuale capillarità del servizio sul territorio, data la tendenziale riduzione dei punti vendita, gli automobilisti potranno beneficiare di orari di apertura degli impianti più ampi e flessibili rispetto agli attuali.

Le esigenze economiche dell'intervento regolativo possono essere in parte chiarite considerando la struttura del prezzo medio dei carburanti in Italia e la comparazione tra i prezzi industriali ed al consumo italiani rispetto a quelli europei. Dai dati emerge chiaramente che il differenziale tra i prezzi medi al consumo dei carburanti in Italia e quelli dei principali paesi europei dipende non tanto dall'imposizione fiscale, quanto dal prezzo industriale.

La ristrutturazione della rete di distribuzione promossa con la normativa in esame, intervenendo sull'efficienza della rete distributiva, dovrebbe dunque consentire di ridurre il prezzo industriale.

---

<sup>1</sup> A seguito dell'entrata in vigore della legge costituzionale n. 3 del 18.10.2001, che modifica il Titolo V della Costituzione, la materia della distribuzione di carburante deve considerarsi ricompresa in quelle oggetto di potestà legislativa esclusiva regionale.

Gli **obiettivi generali** alla base dell'analisi della proposta regolativa sono i tre già evidenziati sopra:

- migliorare la qualità e la varietà dei servizi all'automobilista
- ridurre il prezzo finale dei carburanti
- riqualificare la professione del gestore degli impianti di distribuzione carburanti.

Tali obiettivi "primari" si raggiungono tramite gli **obiettivi specifici** che sono stati individuati nella riduzione del numero degli impianti, nell'aumento della flessibilità dell'orario di lavoro, nell'incremento dell'automazione e dell'offerta di servizi oil e non oil all'auto e all'automobilista ed infine nell'aumento del livello di concorrenza nel mercato, attualmente oligopolistico.

## **SELEZIONE DELLE OPZIONI RILEVANTI**

E' stata valutata in primis l'opzione 0, analizzando gli effetti prodotti dalla completa attuazione della normativa vigente. Sono state poi selezionate come rilevanti 3 opzioni sulle 11 elaborate.

In particolare, l'**Opzione E** è risultata dominante in quanto ritenuta molto efficace nel conseguire l'obiettivo specifico "aumento della flessibilità dell'orario di lavoro dei gestori e loro collaboratori" ed efficace per quanto concerne l'aumento del livello di automazione dei distributori e di offerta di servizi all'auto e all'automobilista. Le criticità per i soggetti pubblici (PA) e privati (Automobilisti, titolari e gestori di impianti) sono basse.

L'**opzione H** è stata valutata in quanto il livello di efficacia nei confronti dei primi tre obiettivi specifici è alto. Al tempo stesso il livello di criticità registrato nei confronti di tutte e tre le tipologie di destinatari è basso.

L'**opzione L**, risultata poi quella dominante, è caratterizzata dalla concorrenza che abbate le barriere attualmente esistenti all'ingresso di nuovi soggetti sul mercato della distribuzione di carburanti. Da un'indagine promossa dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato è risultato che alcune catene di grande distribuzione presenti in Toscana sarebbero interessate ad aprire impianti di carburante nell'area circostante i propri punti vendita. Tale opzione è efficace non tanto nei confronti dell'obiettivo della diminuzione del numero degli impianti, poiché altri soggetti (anche se in numero ridotto) entrerebbero nel mercato, ma in quanto concorre alla realizzazione dell'obiettivo generale di riduzione del prezzo dei carburanti e di ammodernamento della rete.

L'opzione L apre alla concorrenza, rimuovendo i vincoli relativi alle distanze minime tra impianti, alle superfici minime, al limite minimo e massimo al numero degli impianti e alle loro modifiche, contenuti nel Piano regionale in materia di distribuzione di carburante, di cui alla deliberazione del C.R. della Toscana n.359/1996. Come tale, essa garantisce le condizioni necessarie non solo all'effettivo raggiungimento dell'obiettivo di efficienza atteso dalla razionalizzazione della rete distributiva, ma anche al concreto trasferimento dei conseguenti benefici ai consumatori.

## Prospetto di riepilogo dei costi e dei benefici

### OPZIONE ZERO

	Voce di costo	Valore
Amministrazione	Costi ricorrenti	849.417.500
	Costi una tantum	297.619.000
	Totale	1.147.036.500
Destinatari	Costi ricorrenti	0
	Costi una tantum	0
	Totale	0
Costi aggiuntivi		0

Voce di beneficio	Valore
Amministrazione	3.968.055.000
Destinatari	Non monetizzabili

### 1^ OPZIONE ALTERNATIVA E

	Voce di costo	Valore
Amministrazione	Costi ricorrenti	976.620.000
	Costi una tantum	297.619.000
	Totale	1.274.239.000
Destinatari	Costi ricorrenti	In parte nulli, in parte non monetizzabili
	Costi una tantum	11.825.808.000
	Totale	11.825.808.000
Costi aggiuntivi	Destinatari	Non monetizzabili

Voce di costo di cambiamento	Valore
Automazione distributori	5.910.000.000

Voce di beneficio	Valore
Amministrazione	5.140.800.000
Destinatari diretti	Da 0 a 103.125.000
Destinatari indiretti	Da 0 a 103.125.000

**2^ OPZIONE ALTERNATIVA H**

	Voce di costo	Valore	Voce di costo di cambiamento	Valore	Voce di beneficio	Valore
Amministrazione	Costi ricorrenti	Da 699.562.500 a 771.005.000	Automazione distributori pre-payement	Da 2.970.000.000 a 4.200.000.000	Amministrazione	Da 2.586.465.000 a 3.245.130.000
	Costi una tantum	297.619.000	Automazione distributori post-payement	Da 16.830.000.000 a 23.800.000.000	Destinatari diretti	Da 0 a 103.125.000
	Totale	Da 997.181.500 a 1.068.624.000	Attività commerciali	Da 2.970.000.000 a 4.200.000.000	Destinatari indiretti	Da 0 a 103.125.000
Destinatari	Costi ricorrenti	In parte nulli, in parte non monetizzabili	Attività artigianali	Da 4.950.000.000 a 7.000.000.000 (hp minima)		
	Costi una tantum (hp: attiv. artigianale min.)	Da 30.696.390.900 a 42.934.353.800		Da 29.700.000.000 a 42.000.000.000		
	Costi una tantum (hp: attiv. artigianale max)	Da 55.446.390.900 a 77.934.353.800				
	Totale hp minima	Da 30.696.390.900 a 42.934.353.800				
	Totale hp massima	Da 55.446.390.900 a 77.934.353.800				
Costi aggiuntivi	Destinatari	Non monetizzabili				

**2^ OPZIONE ALTERNATIVA L**

	Voce di costo	Valore	Voce di costo di cambiamento	Valore	Voce di beneficio	Valore
Amministrazione	Costi ricorrenti	976.620.000	Automazione distributori pre-payement	5.910.000.000	Amministrazione	5.140.800.000
	Costi una tantum	297.619.000	Automazione distributori post-payement	33.490.000.000	Destinatari diretti	0
	Totale	1.274.239.000	Attività commerciali	5.910.000.000	Destinatari indiretti	103.125.000
Destinatari	Costi ricorrenti	In parte nulli, in parte non monetizzabili	Attività artigianali	Da 9.850.000.000 (hp minima) a 59.100.000.000 (hp massima)		
	Costi una tantum (hp: attiv. artigianale min.)	61.075.808.000				
	Costi una tantum (hp: attiv. artigianale max)	110.325.808.000				
	Totale hp minima	61.075.808.000				
	Totale hp massima	110.325.808.000				
Costi aggiuntivi	Destinatari	Non monetizzabili				

## Comparazione delle opzioni valutate

### Prospetto di riepilogo delle opzioni valutate

	Opzione zero	Opzione E	Opzione H	Opzione L
<b>Destinatari diretti</b>				
Benefici	0	Da 0 a 103.125.000	Da 0 a 103.125.000	0
Costi	4.566.264.300	11.825.808.000	da 30.696.390.900 a 42.934.353.800 (hp attività artigianale minima) da 55.446.390.900 a 77.934.353.800 (hp attività artigianale massima)	Da 61.075.808.000 a 110.325.808.000
<b>Destinatari indiretti</b>				
Benefici	0	Da 0 a 103.125.000	Da 0 a 103.125.000	103.125.000
Costi	0	In parte nulli, in parte non monetizzabili	In parte nulli, in parte non monetizzabili	In parte nulli, in parte non monetizzabili
<b>Amministrazione</b>				
Benefici	3.968.055.000	5.140.800.000	Da 2.586.465.000 a 3.245.130.000	5.140.800.000
Costi	1.147.036.500	1.274.239.000	Da 997.181.500 a 1.068.624.000	1.274.239.000