



*AUTORITÀ GARANTE  
DELLA CONCORRENZA  
E DEL MERCATO*

---

# **INDAGINE CONOSCITIVA SUI PREZZI DEI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE**

---

NOVEMBRE 1996

**10**

<p><b>INDAGINI CONOSCITIVE</b></p>
--



## INDICE

### INDAGINE CONOSCITIVA SUI PREZZI DEI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE

Premessa .....	5
----------------	---

#### **PARTE I**

<b>1. La raffinazione</b> .....	9
1.1 Le caratteristiche generali dell'attività di raffinazione .....	9
1.2 La recente evoluzione a livello europeo .....	10
1.3 La struttura dell'industria italiana di raffinazione .....	12
<b>2. La logistica</b> .....	17
2.1 Le caratteristiche generali del comparto della logistica .....	17
2.2 Le differenti tipologie di deposito .....	18
2.2.1 Classificazione dei depositi per tipologia di infrastruttura e per posizione fiscale dei prodotti .....	19
2.2.2 Classificazione dei depositi in base alla tipologia di prodotto stoccato .....	20
2.2.3 Separabilità tra il sistema logistico adibito alla distribuzione in rete ed extra-rete .....	21
2.3 Le posizioni relative delle società petrolifere nel comparto della logistica .....	22
2.3.1 Le principali basi logistiche .....	23
2.3.2 Capacità di stoccaggio e quantità movimentate .....	27
2.4 I contratti di permuta di prodotti finiti .....	28
2.5 Analisi quantitativa del sistema delle permuta di prodotti finiti .....	31

#### **PARTE II**

<b>3. La distribuzione</b> .....	37
3.1 Le caratteristiche generali della rete distributiva delle società petrolifere .....	37
3.2 La composizione delle reti delle singole società per tipologia di impianti .....	39
3.2.1 La rete autostradale .....	39
3.2.2 La rete stradale .....	40
3.3 La specializzazione delle reti delle singole società per tipologia di impianti .....	46
3.4 Le quote di mercato .....	49
3.4.1 La consistenza delle quote di mercato .....	49
3.4.2 La variabilità delle quote di mercato .....	51
3.5 L'efficienza relativa delle reti delle singole società .....	52
3.6 Un confronto internazionale .....	56
3.6.1 Le dinamiche dei consumi .....	56
3.6.2 La dimensione delle reti nazionali .....	58
3.6.3 La composizione delle reti e le quote di mercato nei singoli paesi .....	59
3.6.4 L'efficienza relativa delle reti nazionali .....	65
<b>4. Le politiche di prezzo</b> .....	68
4.1 Le modalità di fissazione dei prezzi .....	68
4.2 L'andamento dei prezzi .....	69
4.3 I margini e i costi di distribuzione delle società .....	75
4.4 La leadership di prezzo .....	78
4.5 Analisi econometrica delle serie dei prezzi e dei margini .....	80
4.6 La relazione tra prezzi e costi .....	81
4.7 Prezzi e margini nei principali mercati europei .....	81
4.7.1 Prezzi, imposizione fiscale e margini lordi .....	81
4.7.2 Politiche di regolamentazione, prezzi, margini in Francia, Spagna, Germania, Regno Unito .....	83
<b>5. Considerazioni conclusive</b> .....	91
5.1 Struttura di mercato e limiti alla concorrenza .....	91
5.2 Le conseguenze economiche dei limiti alla concorrenza .....	93
5.3 Deregolamentazione incompleta e concorrenza mancata .....	97
5.4 Raccomandazioni finali .....	98

<b>ALLEGATI</b>	<b>A</b>	<b>- Avvio dell'indagine conoscitiva ( IC18 )</b>	
		Provvedimento n. 3828 del 12 aprile 1996	103
	<b>B</b>	<b>- Chiusura dell'indagine conoscitiva ( IC18 )</b>	
		Provvedimento n. 4374BIS del 24 ottobre 1996	107



## PREMESSA

Con propria delibera del 12 aprile 1996, l'Autorità ha deciso di avviare una indagine conoscitiva riguardante le modalità di formazione dei prezzi per carburanti da autotrazione. Le motivazioni di tale decisione, oltretutto sulle più recenti dinamiche dei prezzi del primo trimestre 1996, si fondavano soprattutto sulla constatazione che il passaggio da un regime di regolamentazione ad una completa liberalizzazione dei prezzi era stato accompagnato sia da forti tensioni al rialzo dei prezzi sia da una loro sostanziale uniformità di livello nello stadio della distribuzione.

L'Autorità, inoltre, dimostrava consapevolezza del fatto che l'evoluzione dei prezzi della benzina è condizionata sia dalla dinamica delle quotazioni internazionali del greggio sia dalla struttura dell'industria della raffinazione. Quest'ultima è caratterizzata da una forte integrazione verticale, comune alle principali società petrolifere, delle tre fasi principali in cui si articola la filiera produttiva e distributiva petrolifera: raffinazione, logistica, rete. Emergeva, inoltre, che la distribuzione in rete è in grado di garantire margini di profitto particolarmente elevati, che si aggiungono ai minori margini della raffinazione, dove ancora attualmente permane un eccesso di capacità, nonostante la chiusura di impianti verificatasi a partire dallo scorso decennio.

In considerazione di questi aspetti, l'indagine conoscitiva è stata volta ad analizzare le varie fasi in cui si articola la filiera produttiva e distributiva dell'industria petrolifera italiana<sup>1</sup>. Ciò allo scopo di valutare adeguatamente gli aspetti concorrenziali connessi alle politiche di prezzo adottate dalle società petrolifere nello stadio della distribuzione.

L'indagine conoscitiva è stata suddivisa in due parti. Nella Parte I vengono descritte sinteticamente le caratteristiche dell'attività di raffinazione (capitolo 1) e della logistica (capitolo 2), con particolare riguardo alle funzioni che vi svolgono le diverse società petrolifere nella fornitura di carburanti per la distribuzione in rete (impianti stradali e autostradali). Nella Parte II, dopo aver ricostruito la fisionomia delle reti distributive delle singole società petrolifere (capitolo 3), si esamineranno le loro politiche di prezzo, anche sulla base delle esperienze in atto nei principali paesi europei (Spagna, Francia, Germania, Regno Unito) (capitolo 4). Le principali conclusioni dell'indagine sono, infine, presentate nel capitolo 5.

---

<sup>1</sup> Allo scopo di assicurare un adeguato rispetto del segreto aziendale, in alcuni punti dell'esposizione sono stati omessi i riferimenti espliciti ai dati che illustrano le posizioni delle singole società.



# **P A R T E I**





## 1. LA RAFFINAZIONE

### 1.1 Le caratteristiche generali dell'attività di raffinazione

La raffinazione è l'attività produttiva di trasformazione del greggio in una serie di prodotti petroliferi, in parte pronti per l'utilizzo finale (benzina, gasolio, olio combustibile), in parte impiegati da altre industrie (ad esempio la chimica), in vista di ulteriori lavorazioni.

La raffinazione si configura come un'attività di processo in cui l'impiego di una materia prima sostanzialmente, anche se non del tutto, indifferenziata consente di ottenere una molteplicità di prodotti, sulla base di specifiche relazioni di natura tecnica. Le produzioni sono di tipo congiunto e le tecnologie di processo sono ormai da tempo generalmente note e diffuse, oltretutto perfezionate nelle loro principali caratteristiche.

I processi di raffinazione possono essere divisi, sostanzialmente, in due categorie. La prima corrisponde alla attività di distillazione del greggio e, in generale, alle fasi di trattamento iniziale a cui viene sottoposto il petrolio per l'ottenimento delle principali frazioni (butano e altri gas leggeri, benzina greggia, nafta, cherosene, gasolio, prodotto residuo o olio combustibile per l'industria) da inviare alle fasi successive di lavorazione. La seconda categoria comprende, invece, i processi di valorizzazione, utilizzati per migliorare la qualità e il valore dei prodotti intermedi derivanti dalla fase di trattamento iniziale del greggio. Nell'ambito di questa ultima categoria, sono classificabili i cosiddetti processi di conversione (quali il *cracking* catalitico, l'*hydrocracking*, il *visbreaking*), che consentono di trasformare alcuni distillati intermedi in prodotti medi e leggeri e i processi (quali il *reforming* catalitico) che, pur non consentendo di frazionare ulteriormente i derivati dai processi a monte, ne migliorano la qualità (in termini, ad esempio, di contenuto di zolfo o di numero di ottani).

I singoli processi sono parzialmente sostituibili fra loro, nel senso che è possibile utilizzarne alternativamente uno, o un gruppo, rispetto a un altro, in base a scelte di tipo strategico concernenti la gamma di derivati del greggio che si vogliono produrre. Anche il tipo di greggio utilizzato come materia prima influenza il tipo e la gamma di prodotti ottenuti dalla raffinazione. Ad esempio, un raffinatore, selezionando un gruppo fra i processi disponibili e lavorando greggi leggeri, può limitare al massimo la produzione delle cosiddette frazioni pesanti. Nel caso di utilizzo di greggi pesanti, invece, tramite la predisposizione di processi alternativi, lo stesso raffinatore può ottenere dalle frazioni pesanti oli lubrificanti piuttosto che bitume.

Le scelte riguardanti la configurazione della raffineria, in termini di gruppo di processi prescelti e di infrastrutture predisposte a monte e a valle delle varie fasi di raffinazione (i depositi, ad esempio), sono modificabili solo nel medio periodo, in considerazione soprattutto dei sensibili costi di riconversione della struttura della stessa raffineria.

In termini economici, l'esistenza di processi di produzione congiunta, nell'ambito di ogni raffineria, rende problematica l'individuazione di una struttura dei costi e dei margini per ogni singolo prodotto. Inoltre, il confronto della struttura dei costi fra le diverse raffinerie è altrettanto arduo, in considerazione del fatto che praticamente ogni impianto, anche a parità dei processi adottati e delle sue dimensioni, presenta una configurazione tecnica complessiva che lo differenzia dagli altri<sup>2</sup>.

## 1.2 La recente evoluzione a livello europeo

Il principale fattore per la localizzazione di una raffineria è rappresentato, storicamente, dalla prossimità con il mercato di sbocco, piuttosto che dalla vicinanza ai giacimenti petroliferi. Ciò poiché è meno costoso trasportare il greggio che i prodotti raffinati, a causa della necessità di utilizzare differenti mezzi di trasporto e strutture di stoccaggio per ogni singolo prodotto raffinato (o almeno per gruppi di prodotti omogenei).

Questa caratteristica dell'attività di raffinazione ha favorito lo sviluppo in ciascun paese, soprattutto in quelli industrializzati, di un sistema di raffinazione capace di servire, sostanzialmente, l'intera domanda nazionale. L'interscambio commerciale fra paesi industrializzati, in tal modo, pur soddisfacendo una parte importante dei consumi di ciascun paese<sup>3</sup>, ha sempre avuto carattere residuale. La sovraccapacità produttiva presente su scala europea negli anni recenti, comunque, ha fatto, almeno parzialmente, venir meno la necessità per ogni paese di essere completamente autosufficiente nel settore della raffinazione rispetto ai consumi interni.

In questo quadro, nell'ambito dei paesi industrializzati, il commercio di prodotti finiti è stato influenzato dall'esistenza di asimmetrie tra paesi riguardo ai processi produttivi, alle abitudini di acquisto e alle regolamentazioni legislative (specialmente in materia ambientale). Questi fattori hanno indotto i singoli Stati a privilegiare alcune produzioni rispetto ad altre. Al riguardo, un esempio significativo è costituito dall'importanza relativa assunta in Italia dall'olio combustibile utilizzato a fini termoelettrici, ben superiore rispetto ad ogni altro paese europeo, che ha comportato la necessità di importare su larga scala questo prodotto, in aggiunta ai quantitativi ottenuti dalle raffinerie nazionali.

Le notevoli economie di gamma che caratterizzano l'attività di raffinazione hanno favorito la diffusione di grandi imprese che producono contemporaneamente tutti, o quasi tutti, i prodotti petroliferi e che, al fine di ottimizzare le produzioni, sono spesso verticalmente integrate nei settori a valle della logistica e della distribuzione dei prodotti raffinati, oltre che nella petrolchimica.

L'industria della raffinazione ha affrontato, a livello europeo, nel corso degli anni Ottanta, un severo processo di ristrutturazione, dettato dall'esigenza di razionalizzazione dell'offerta, emersa in seguito agli *shock* petroliferi. Il numero delle raffinerie attive nell'area dell'Europa dei dodici è sceso fra il 1980 e il 1996 da 141 a 93. Nello stesso periodo, la capacità di distillazione primaria è diminuita di oltre un terzo, passando da 920 a 595 milioni di tonnellate annue.

<sup>2</sup> «Each refinery has its own unique processing scheme which is determined by the equipment available, operating costs, and product demand. The optimum flow pattern for any refinery is dictated by economic considerations and no two refinery are identical in their operations» (J.H.Gary-G.E.Handwerk, *Petroleum Refining: Technology and Economics*, M.Dekker 1984, p. 4).

<sup>3</sup> In Italia, ad esempio, più di un quarto dei prodotti consumati in quantità sono costituiti da importazioni.

Il processo di ristrutturazione, tuttavia, non deve considerarsi ancora del tutto concluso. Nonostante l'aumento del grado di utilizzo della capacità produttiva disponibile (a livello EU si è passati da un tasso di utilizzazione di poco superiore al 70% nei primi anni '80, al 90% nel 1995<sup>4</sup>), il *mix* produttivo fra i vari processi installati non appare ancora ottimale rispetto alla domanda di prodotti raffinati e i margini di lavorazione permangono molto bassi. Infatti, i produttori, fino a pochi anni or sono, si attendevano un appesantimento del tipo di greggio da raffinare e un sensibile aumento della quota relativa di consumi di benzine e di prodotti leggeri, anche al fine di soddisfare una domanda sempre più sensibile alle istanze di salvaguardia ambientale. Entrambe queste aspettative non si sono rivelate del tutto corrette, in quanto i quantitativi provenienti dal Mare del Nord e da alcuni importanti fornitori, quali l'Arabia Saudita, hanno mantenuto leggero, mediamente, il tipo di greggio da trasformare, così come la domanda si è orientata in misura maggiore rispetto a quanto previsto verso il gasolio, piuttosto che verso prodotti più leggeri quali le benzine. In tal modo, gli investimenti in capacità di conversione, effettuati nel periodo di ristrutturazione, si sono rivelati superiori rispetto alle necessità, contribuendo a mantenere in esubero la capacità complessiva di raffinazione.

I margini di lavorazione, come riscontrato da una recente relazione della Commissione Europea sulla situazione del settore<sup>5</sup>, anche a causa del *mix* non ottimale fra processi produttivi, restano su livelli bassi. Le singole raffinerie, stando a quanto affermato nel citato documento, riescono talvolta a coprire i costi operativi, ma la semplice copertura di tali costi non è sufficiente per finanziare un adeguato flusso di investimenti nel settore. Su scala europea i consumi sono ormai da tempo in una fase di maturità e, nel prossimo decennio, è prevista una crescita media annua modesta, pari a circa lo 0,5%.

Un ulteriore elemento che ha comportato un decremento del livello di redditività del settore è rappresentato dagli investimenti in impianti supplementari di raffinazione per migliorare la qualità di alcuni prodotti, principalmente benzine, che sono stati necessari per uniformare l'offerta alle modifiche della legislazione vigente a salvaguardia ambientale.

A questo riguardo, ulteriori chiusure di impianti sarebbero necessarie al fine di riequilibrare il rapporto fra domanda e offerta, ma esse sono ostacolate da una persistente incertezza sull'evoluzione a medio termine della stessa domanda, dai costi connessi alle chiusure (gli oneri di disinquinamento, ad esempio, sono elevati) e dal fatto che alcuni impianti sono stati acquistati da nuovi operatori, spesso di nazionalità extra-europea, mossi dall'obiettivo strategico di introdursi su nuovi mercati. Nonostante tali difficoltà, nel corso degli ultimi mesi, numerosi importanti operatori europei hanno annunciato una serie di chiusure e di fusioni al fine di proseguire nel processo di razionalizzazione<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Il grado di utilizzo della capacità produttiva viene, di norma, calcolato in base alla capacità di distillazione nominale dichiarata da ogni singola raffineria. Tale capacità, in genere, è minore rispetto a quella reale, in quanto ogni operatore, nel tempo, migliora la configurazione tecnologica e produttiva dei propri impianti, eliminando *bottleneck* e ottimizzando i flussi provenienti da ogni fase della lavorazione (fenomeno denominato in gergo tecnico *capacity creeping*). Spesso, per ragioni concorrenziali, i dati su tali miglioramenti non sono resi pubblici.

<sup>5</sup> Commissione Europea, *Relazione sulla situazione dell'approvvigionamento, della raffinazione e dei mercati petroliferi nella Comunità Europea*, COM(96)143, aprile 1996.

<sup>6</sup> Mobil, ad esempio, ha annunciato recentemente la chiusura della raffineria di Woerth (D), seguita da un analogo annuncio da parte di Shell (relativo alle raffinerie di Shell Haven (UK) e Berre (F)) e di BP (riguardante le raffinerie di Laverà (F) e Rotterdam (NL)). Recentemente è stata autorizzata dalla Commissione UE l'operazione BP/Mobil, riguardante la costituzione di una *joint venture* al fine di gestire in comune le attività nel settore petrolifero, compresa la raffinazione.

### 1.3 La struttura dell'industria italiana di raffinazione

Il processo di ristrutturazione avviatosi in Europa dopo gli *shock* petroliferi ha interessato anche l'Italia, determinando, nel periodo 1975-1996, la chiusura di ben dodici raffinerie. La capacità di distillazione primaria è, attualmente, di poco superiore ai 110 milioni di tonnellate annue ed è diminuita di un terzo rispetto alla fine degli anni '70 e di circa il 20% rispetto a un decennio or sono. Specularmente, si è registrato un aumento del grado di utilizzo degli impianti (dal 67% al 92% fra il 1975 e il 1995).

Analogamente a quanto avvenuto in Europa Occidentale, la capacità di conversione è aumentata, in termini sia assoluti che relativi rispetto a quella dedicata alla distillazione primaria. Allo stato attuale, i processi di conversione superano, complessivamente, i 45 milioni annui di capacità e ammontano a quasi la metà della capacità per distillazione primaria.

Nonostante la severità degli interventi di ristrutturazione, il sistema italiano presenta tuttora una capacità effettiva sensibilmente superiore alla domanda di prodotti petroliferi (su questo aspetto cfr. oltre tabelle 2 e 3).

In particolare, il sistema, si presenta ancora troppo frammentato e caratterizzato dalla presenza di raffinerie di piccola dimensione. Inoltre, vale anche per lo specifico caso italiano quanto affermato in precedenza per l'Europa Occidentale riguardo alle barriere all'uscita dal settore della raffinazione (causate soprattutto dagli ingenti costi di disinquinamento) e alla necessità di riequilibrare la struttura dell'offerta rispetto ai consumi interni (si veda, in particolare, il già citato caso della persistente necessità di importare olio combustibile in ampie quantità).

La tabella 1 riporta il bilancio petrolifero nazionale per gli anni 1993, 1994 e 1995.

**Tabella 1.** *Bilancio petrolifero nazionale*

(milioni di tep)	1993	1994	1995	Var. % 95/94
<b>Risorse</b>				
importazioni greggio	77.3	75.2	73,5	-2.3
prod. nazionale greggio	4.6	4.8	5,2	8.3
semilavorati	10.4	11.1	8,6	-2.3
variazioni giacenze	-0.5	-0.6	-	-
import. prodotti finiti	23.6	23.1	25.1	8.6
var. scorte	0.6	0.3	0.8	-
	<b>115.9</b>	<b>113.9</b>	<b>113.3</b>	<b>-0.5</b>
<b>Impieghi</b>				
vendite al mercato interno	83.9	83.9	86.9	3.6
bunkeraggi	2.4	2.4	2.5	4.2
var. scorte consumatori	0.6	0.9	0.7	-22.2
consumi e perdite	6.0	6.0	6.3	5.0
esportazioni	23.0	20.7	17.0	-17.9
	<b>115.9</b>	<b>113.9</b>	<b>113.3</b>	<b>-0.5</b>

Fonte: Bilanci Agip Petroli e Unione Petrolifera

Dall'esame dei dati emergono alcune caratteristiche:

1) l'assoluta predominanza nella fase di approvvigionamento di greggio delle importazioni rispetto alla produzione nazionale. Sulla base di dati tratti dall'ultimo bilancio pubblicato da Agip Petroli, l'incidenza degli acquisti all'estero di greggio effettuati dalla società appartenente al gruppo ENI sul totale delle importazioni è di circa il 50% (37 milioni di tonnellate nel 1994);

2) la presenza di un saldo commerciale negativo per i prodotti finiti (25 milioni di tonnellate importate nel 1995 contro 17 milioni di tonnellate esportate). La quota di prodotti finiti importati da Agip Petroli è stata pari al 65% del totale nel 1993 ed al 52,4% del totale nel 1994.

La tabella 2 presenta a livello disaggregato il dato relativo ai consumi interni per il 1994 e per il 1995, pari rispettivamente a circa 84 e 87 milioni di tonnellate, nelle varie componenti della domanda. La voce più importante è quella relativa agli oli combustibili (circa 31%), soprattutto a causa della domanda proveniente dagli usi termoelettrici, che costituisce da sola circa il 27% dei consumi totali. I gasoli rappresentano oltre il 26% del totale, mentre le benzine auto il 20%.

**Tabella 2. Consumi interni ('000 tonnellate)**

	<b>1994</b>	<b>%</b>	<b>1995</b>	<b>%</b>
Benzina auto	16937	20,1	17481	20,1
<i>di cui senza piombo</i>	5700	6,8	7143	8,2
Carboturbo	2550	3,0	2795	3,2
Petrolio	123	0,1	133	0,2
<i>Gasolio autotrazione</i>	16009	19,0	16597	19,1
<i>Gasolio riscaldamento</i>	3559	4,2	3588	4,1
<i>Gasolio agricolo</i>	2239	2,6	2289	2,7
<i>Gasolio marina</i>	442	0,5	451	0,5
<i>Gasolio termoelettrica</i>	82	0,1	95	0,1
Totale gasolio	22331	26,5	23020	26,5
<i>Olio combustibile Atz</i>	8056	9,5	6903	8,0
<i>Olio combustibile Btz</i>	17922	21,3	19407	22,3
<i>Olio combustibile Fluido</i>	759	0,9	629	0,7
Totale Olio Combustibile	26737	31,7	26939	31,0
<i>di cui Termoelettrica</i>	22633	26,9	22896	26,4
GPL	3311	4,0	3480	4,0
Lubrificanti	616	0,7	633	0,7
Bitume	2057	2,5	2195	2,5
Altri	2398	2,8	2390	2,7
Fabbisogno petrolchimico netto	7219	8,6	7799	9,0
<b>Totale trasferimenti</b>				
<b>al mercato interno</b>	<b>84279</b>	100,00	<b>86865</b>	100,0
<i>Bunkeraggi Gasolio</i>	552		556	
<i>Bunkeraggi Olio Combustibile</i>	1811		1872	
<i>Bunkeraggi Lubrificanti</i>	54		57	
Totale Bunkeraggi	2417		2485	
Consumi e perdite di lavorazione	6035		6255	
Riduzione (aumento) scorte	126		639	
<b>Totale consumi</b>	<b>92857</b>		<b>96244</b>	

Fonte: Unione Petrolifera

In Italia l'offerta di prodotti proviene dalle 16 raffinerie riportate nella tabella 3<sup>7</sup>. La società Agip Petroli detiene il controllo di sette raffinerie e ha una partecipazione minoritaria in due (Isab, per il 20% del capitale sociale, e Saras, per il 15%)<sup>8</sup>. Fra le altre nove, sei sono controllate da compagnie petrolifere integrate verticalmente (due Esso ed una, rispettivamente, Erg, Api, Fina e Tamoil) e tre sono controllate da operatori indipendenti nazionali (IES, Saras e Iplom).

**Tabella 3.** *Capacità delle raffinerie italiane e quantità lavorate*

società	località	cap. bilanciata (1996-'000t)	lavorazioni (1995-'000t)
AgipPetroli	P. Marghera (VE)	3500	3044
AgipPetroli	Sannazzaro (PV)	8000	7581
AgipPetroli	Livorno	4200	3653
AgipPetroli	Milazzo (ME)*	8000	5446
AgipPetroli	Gela (CL)	5000	4673
AgipPetroli	Priolo G. (SR)	8500	7205
AgipPetroli	Taranto	4200	3992
<b>Totale raffinerie di proprietà Agip (A)</b>		<b>41400</b>	<b>35594</b>
<i>presso Saras</i>	<i>Sarroch (CA)</i>	<i>15000</i>	<i>4672</i>
<i>presso Iplom</i>	<i>Busalla (GE)</i>	<i>1600</i>	<i>180</i>
<b>Totale Agip</b>		<b>58000</b>	<b>40446</b>
Alma	Ravenna	n.s.	n.s.
Api	Falconara	3900	3488
Arcola	La Spezia	n.s.	n.s.
Esso	Augusta (SR)	8500	7719
I.E.S.	Mantova	2300	2095
Iplom	Busalla (GE)	1600	1589
Isab/Erg Petroli	Priolo G. (SR)	11000	10121
Raff. di Roma	Pantano (Roma)	4300	3788
Saras	Sarroch (CA)	15000	14388
Sarpom	Trecate (NO)	6500	5931
Tamoil	Cremona	4400	4103
<b>Totale altre società (B)</b>		<b>57500</b>	<b>53222</b>
<b>TOTALE (A+B)</b>		<b>98900</b>	<b>88816</b>
<i>Quota complessiva di Agip in %</i>		<i>41,86</i>	<i>45,5</i>

Fonte: Unione Petrolifera e AgipPetroli, bilancio consolidato 1995

(\*) Capacità bilanciata totale della raffineria di Milazzo, al lordo della quota in cessione a Kuwait

I raffinatori indipendenti operano con contratti in conto lavorazione per le imprese integrate verticalmente e, in generale, sono legati a loro in varia misura. Iplom, ad esempio, raffina greggio per conto di Agip; IES risulta essere vincolata al sistema logistico Agip per l'approvvigionamento del greggio da raffinare nei propri impianti. La raffineria Saras opera esclusivamente in conto terzi (Agip,

<sup>7</sup> I due impianti Alma e Arcola hanno un'attività produttiva che, nel loro complesso, non è significativa ai fini della presente analisi.

<sup>8</sup> Nel 1995 ha avuto compimento un processo di fusione per incorporazione in Agip Petroli delle varie società controllate che sino ad allora operavano nel campo della raffinazione: Agip Raffinazione, Agip Plas, Mediterranea, Praoil.

Kuwait e Tamoil hanno un conto lavorazione presso di essa), oppure per i mercati d'esportazione.

La capacità effettiva di lavorazione rappresentata dalle 16 raffinerie (98,9 milioni di tonnellate nel 1996) è superiore al livello dei consumi interni, pari a circa 87 milioni di tonnellate nel 1995. Le lavorazioni effettuate nel corso del 1995, corrispondenti a circa 89 milioni di tonnellate, confermano quanto affermato in precedenza, circa l'alto livello di sfruttamento della capacità produttiva raggiunto in seguito al processo di ristrutturazione degli anni '80.

**Tabella 4.** *Lavorazione delle raffinerie italiane (000 tonn)*

	<b>1994</b>	<b>%</b>	<b>1995</b>	<b>%</b>
Benzina auto totale	17805	19,1	18246	20,0
- di cui senza piombo	7046	7,6	8313	9,1
Gasoli	31150	33,4	30641	33,7
Olio Combustibile	17984	19,3	16745	18,4
GPL	2259	2,4	2245	2,4
Lubrificanti	1225	1,3	1292	1,4
Bitume	2220	2,4	2330	2,6
Altri	2091	2,2	1834	2,0
Consumi e perdite di lavorazione	6035	6,5	6255	6,9
Semilavorati	5392	5,8	4339	4,8
Virgin naphta	2952	3,2	3172	3,5
Petrolio	1979	2,1	1748	1,9
Carboturbo	2186	2,3	2167	1,9
<b>Totale</b>	<b>93278</b>	<b>100,0</b>	<b>91014</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Unione Petrolifera su dati del Ministero dell'Industria e ISTAT

All'interno del sistema nazionale, Agip Petroli detiene il 42% della capacità effettiva di raffinazione ed il 45,5% delle lavorazioni totali effettuate. Tenendo conto dei contratti di conto lavorazione con Iplom, Maxcom e Saras, per complessivi 5 milioni di tonnellate nel 1995, la quota delle lavorazioni sale a quasi il 47%. La composizione degli oltre 91 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi trattati dalle raffinerie italiane nel 1995 è presentata nella tabella 4.

**Tabella 5.** *Interscambio commerciale di prodotti petroliferi e semilavorati ('000 tonnellate)*

	<b>Importazioni</b>		<b>Esportazioni</b>		<b>Saldo 1995</b>
	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	
Gpl	1493	1846	300	195	
Benzine	1939	1500	3596	2661	1161
Virgin Naphta	648	656	368	437	
Carboturbo e Petrolio	31	37	1299	843	
Gasolio	1700	1832	8815	7501	5669
Olio Combustibile	15001	16723	4063	3925	-12798
Atz	2173	2284	4058	3774	
Btz	12828	14439	5	151	-14288
Lubrificanti	63	72	745	792	
Bitume	77	83	203	167	
Altri	2007	2327	156	106	
<b>Totale prodotti</b>	<b>22959</b>	<b>25076</b>	<b>19545</b>	<b>16627</b>	<b>-8449</b>
Semilavorati	10606	8571	1028	406	-8165
<b>Totale</b>	<b>33565</b>	<b>33647</b>	<b>20573</b>	<b>17033</b>	<b>-16614</b>

Fonte: Unione Petrolifera su dati del Ministero dell'Industria e ISTAT(1995: dati provvisori)

Dall'analisi dei dati emerge una eccedenza nella lavorazioni di gasoli rispetto ai consumi interni (31 milioni di tonnellate a fronte di consumi per 23 milioni di tonnellate), un sostanziale equilibrio tra lavorazione e consumo interno di benzine per auto (18 milioni di tonnellate di lavorazione contro 17 milioni di tonnellate di consumi interni), ed un sostanziale squilibrio tra domanda e lavorazioni di oli combustibili (27 milioni di tonnellate contro una produzione di circa 17 milioni di tonnellate). Le relazioni tra consumi interni e lavorazioni consentono di valutare le dinamiche dell'interscambio italiano di prodotti petroliferi (cfr. tabella 5).

Infatti, nel 1995, a fronte di una eccedenza nella lavorazione di gasoli rispetto alle necessità interne, si sono registrate esportazioni nette per 5,7 milioni di tonnellate, mentre le esportazioni nette di benzine auto sono state invece solamente 1,2 milioni di tonnellate. Nel comparto degli oli combustibili, caratterizzato dalla presenza di un forte squilibrio tra domanda ed offerta, nello stesso anno si sono registrate importazioni nette per quasi 13 milioni di tonnellate.