

Indagine conoscitiva IC54

**I prezzi dei carburanti per autotrazione:
Dinamiche concorrenziali dall'estrazione alla distribuzione**

Executive Summary

13 giugno 2023

IC54

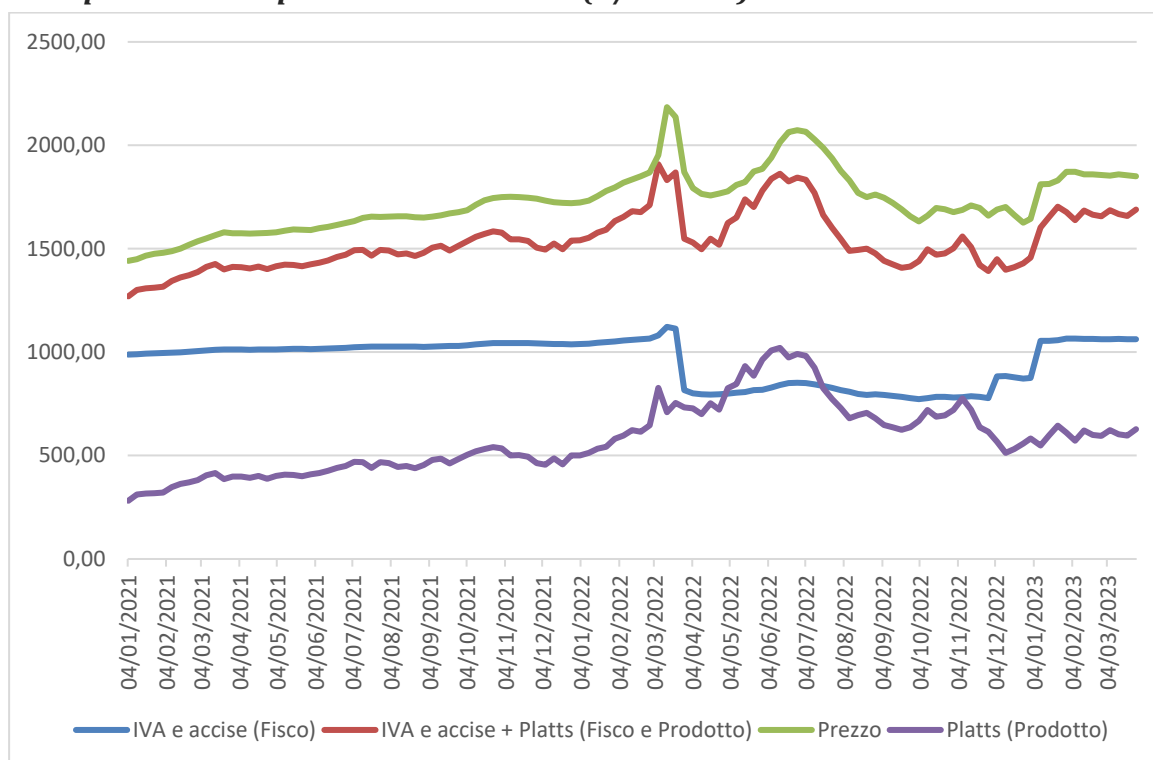
Executive Summary

Il 24 gennaio 2023 l’Autorità garante della concorrenza e del mercato (di seguito “Autorità”) ha avviato un’indagine conoscitiva, in base all’art. 12, comma 2, della legge n. 287/1990, sui prezzi dei carburanti per autotrazione in Italia con riguardo alle dinamiche concorrenziali osservabili nelle diverse fasi della filiera, dall’estrazione alla distribuzione (di seguito “Indagine” o “IC54”). Le attività si sono concluse il 13 giugno 2023, con l’approvazione del testo conclusivo dell’Indagine, interamente disponibile in internet nel sito dell’Autorità.

L’Indagine è stata motivata dall’osservazione di alcuni significativi aumenti dei prezzi al dettaglio dei carburanti per autotrazione nel corso dell’anno 2022 e all’inizio del 2023, si è concentrata sull’andamento dei prezzi nel periodo compreso tra gennaio 2021 e inizio aprile 2023 e ha cercato di individuarne le principali determinanti.

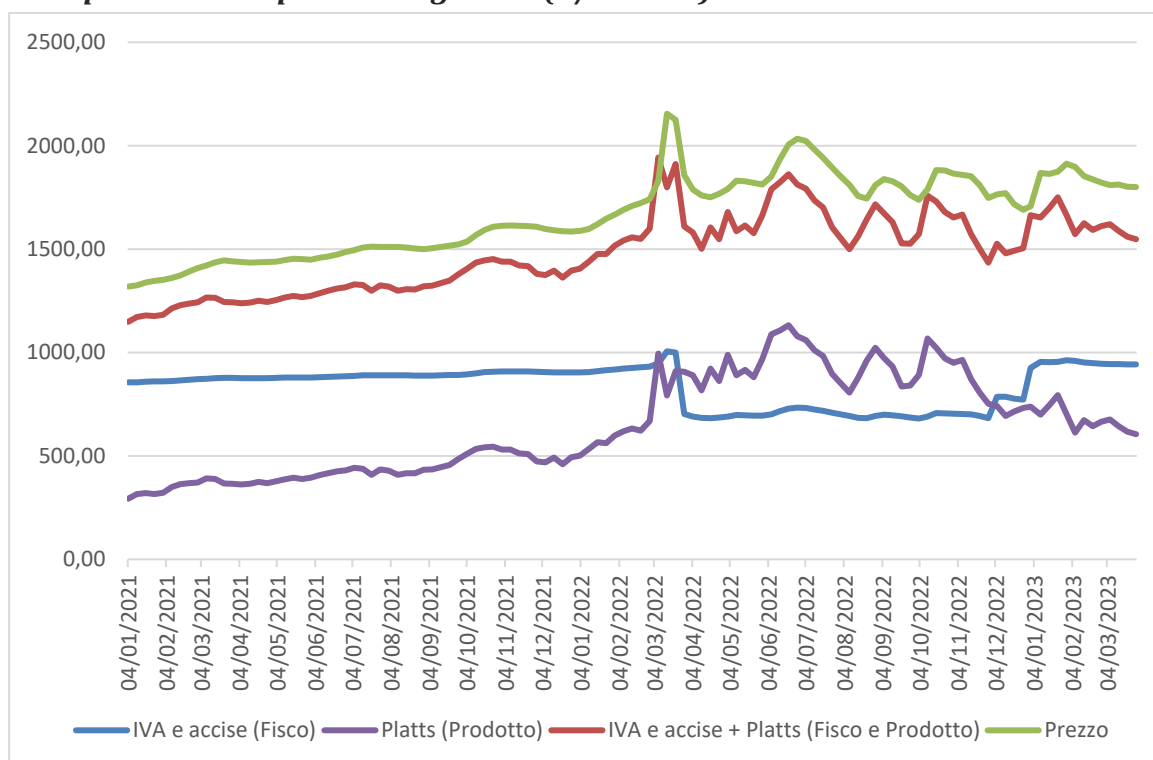
Di seguito si riportano due grafici da cui si evincono l’eccezionalità degli andamenti osservati e le dinamiche delle principali componenti del prezzo della benzina e del gasolio.

Scomposizione del prezzo della benzina (€/1.000 lt)



Fonte: elaborazioni su dati MIMIT (prezzi settimanali dei prodotti petroliferi) e Newsletter FIGISC

Scomposizione del prezzo del gasolio (€/1.000 lt)



Fonte: elaborazioni su dati MIMIT (prezzi settimanali dei prodotti petroliferi) e Newsletter FIGISC

A differenza di altre indagini già svolte in precedenza dall'Autorità rispetto ai carburanti e alla loro struttura distributiva (IC18 del 24 ottobre 1996, IC21 del 7 giugno 2001, IC44 del 19 dicembre 2012), l'IC54 ha preso in considerazione l'intera filiera petrolifera, dunque analizzando anche le fasi più a monte caratterizzate da dinamiche internazionali; quanto alle fasi più a valle, che, come la distribuzione, interessano direttamente i consumatori

italiani, i risultati di una *survey* condotta su un campione di oltre 2000 acquirenti abituali di carburanti per i propri automezzi hanno consentito di ottenere una fotografia aggiornata delle abitudini di consumo. L'Indagine ha inoltre consentito di soffermarsi sulle inedite dinamiche che interessano il settore petrolifero nell'ambito della transizione energetica in corso.

Sintesi delle principali conclusioni dell'Indagine

Dagli approfondimenti condotti nell'ambito dell'IC54 è emerso che:

1. le tensioni di prezzo registrate dal 2022 in avanti sono da ricondursi in via preminente a eventi eccezionali di tipo internazionale, rispetto ai quali la possibilità di efficaci interventi *antitrust* è giuridicamente difficile da configurare, tantomeno a livello nazionale;
2. sull'andamento dei prezzi al consumo in Italia hanno influito in modo significativo anche interventi regolatori eccezionali, in particolare l'applicazione di un temporaneo sconto fiscale sui carburanti attraverso la limitazione delle accise applicate (a partire da marzo 2022), e sua successiva eliminazione (da gennaio 2023). Quanto all'andamento complessivo dei margini lordi, a livello aggregato è emerso un significativo aumento della loro variabilità;
3. la rete distributiva nazionale, pur a fronte di una certa riqualificazione, continua ad essere caratterizzata da un erogato medio più basso rispetto agli altri principali Stati dell'UE, e si riscontrano al suo interno opacità operative che avrebbero agevolato la diffusione di fenomeni di evasione fiscale e corruzione, rilevati dalle istituzioni competenti. Al proposito, è emersa l'opportunità di attuare una serie di disposizioni e implementare strumenti relativi all'organizzazione del sistema petrolifero nazionale nel suo complesso, incluso il raccordo delle banche-dati su flussi di prodotti e impianti di distribuzione gestite da una serie di enti pubblici;

4. specificamente per la rete autostradale, dove i prezzi dei carburanti risultano sistematicamente più elevati che sulla rete stradale ordinaria, sono emerse criticità in relazione all'attuale modello concessorio, segnatamente le *royalty* applicate e gli oneri di servizio richiesti ai sub-concessionari: si tratta di condizioni che, tanto più a fronte del *trend* di diminuzione dei consumi, sono suscettibili di influire sull'efficienza dei servizi e sui prezzi praticati ai consumatori, nonché sulla stessa sostenibilità economica per gli operatori;
5. misure relative alla trasparenza dei prezzi, per quanto da tempo perseguite nel più generale contesto di liberalizzazione delle attività di distribuzione al consumo, vanno attentamente considerate quanto alla loro effettiva utilità e al rapporto costi/benefici. In particolare rispetto all'utilizzo degli strumenti di comparazione dei prezzi già esistenti, dalla *survey* è emerso come alcuni di tali strumenti, in particolare il sito internet "Osservaprezzi", potrebbero essere migliorati per consentire un loro maggior utilizzo. Recenti previsioni normative (in particolare d.l. n. 5/2023 e atti conseguenti) sono da apprezzare nella misura in cui consentono taluni miglioramenti, in particolare la possibilità per l'utente di impostare una ricerca sulla base di propri criteri di scelta, mentre altre misure ivi previste, specificamente la pubblicizzazione di prezzi medi rispetto ad ampie aree geografiche, non risultano di particolare utilità per i consumatori oltre a prestarsi ad un potenziale utilizzo da parte delle imprese come "prezzo focale", in possibile pregiudizio per la concorrenza;
6. le nuove esigenze di ricarica dei veicoli elettrici possono anche essere intese quale importante opportunità di conversione degli impianti di distribuzione di carburanti attualmente esistenti. In effetti, l'elevato numero attuale di impianti presenti sul territorio nazionale potrebbe rappresentare un inatteso elemento di vantaggio in termini di capillarità dei punti di ricarica, ove la conversione in tal senso fosse sostenuta dallo sviluppo delle necessarie infrastrutture tecnologiche e da incentivi mirati, nel rispetto della concorrenza;
7. nell'ambito delle attività estrattive realizzate in Italia, potrebbe essere utile approfondire le condizioni concessorie e le modalità di estrazione di rendita pubblica (*royalty* e tassazioni), in una prospettiva di migliore tutela delle condizioni concorrenziali e di disponibilità di risorse che, in modo particolare in circostanze specifiche quali tensioni eccezionali dei prezzi, potrebbero anche essere impiegabili a beneficio dei consumatori dei prodotti raffinati derivati.

A. Andamento dei prezzi e sue determinanti

L'andamento dei prezzi dei carburanti al consumo in Italia risulta necessariamente condizionato, oltre che dall'imposizione fiscale vigente, dalla natura globale delle fasi più a monte della filiera petrolifera. I prezzi di vendita al dettaglio di benzina e gasolio sono infatti la risultante di due principali elementi, e segnatamente:

- i. la componente fiscale (IVA e accise), che rappresenta oltre il 50% del prezzo al consumo;
- ii. la componente industriale, stimabile in oltre il 30% del prezzo al consumo, che è determinata dalle quotazioni internazionali di riferimento dei prodotti raffinati (Platts CIF Med per l'Italia), a loro volta influenzate dalle quotazioni del petrolio greggio (Brent);
- iii. il c.d. "margine lordo", inferiore al 20% del prezzo finale, indicante la quota destinata a coprire i costi e garantire una remunerazione delle attività a valle della raffinazione – ovvero quelle più propriamente nazionali – che garantiscono la disponibilità di carburanti presso gli impianti di distribuzione.

I principali indici di prezzo impiegati lungo la filiera petrolifera, Brent e Platts, nel periodo di riferimento hanno

sicuramente risentito di una serie di eventi eccezionali maturati nel contesto internazionale: si tratta, in particolare, della ripresa dei consumi avvenuta dopo la pandemia da Covid-19 e della crisi generata dal conflitto russo-ucraino, in corso dal febbraio 2022, col conseguente embargo sui prodotti petroliferi russi, annunciato dall'UE a giugno 2022 e divenuto operativo da dicembre 2022.

Anche al netto degli eventi eccezionali sopra richiamati, le dinamiche relative alle fasi più a monte della filiera petrolifera, in particolare quella estrattiva da cui dipende la disponibilità di materia prima, risultano storicamente condizionate da elementi non riconducibili alla libera concorrenza e difficilmente contrastabili mediante l'*enforcement* delle norme anti-trust: in particolare, come rappresentato anche dalla commissaria UE alla concorrenza, la normativa in materia d'intese non è applicabile al cartello OPEC né alla sua versione allargata OPEC+, in quanto si tratta di condotte riconducibili a Stati sovrani.

In tale scenario geopolitico e macroeconomico va collocato l'andamento dei prezzi dei carburanti in Italia, caratterizzato nel 2022 da significativi e non

transitori aumenti, con picchi nei mesi di marzo e giugno in corrispondenza dei quali i prezzi hanno superato – sia per la benzina che per il diesel – la soglia dei 2 euro/litro.

A tali picchi, del tutto inediti, si è accompagnata un'eccezionale variabilità dei prezzi, con un'ampiezza mai registrata negli ultimi due decenni. Successivamente a un periodo di discesa dall'estate fino alla fine del 2022, a gennaio 2023 si è assistito a un nuovo repentino aumento, anche se con livelli medi significativamente più bassi rispetto a quelli massimi osservati in precedenza; dopo una nuova tendenziale diminuzione, fino all'inizio di aprile 2023 i prezzi sono poi rimasti tendenzialmente stabili.

La dinamica descritta si è riprodotta sia sulla rete di distribuzione ordinaria che su quella autostradale, dove i prezzi al consumo risultano sistematicamente più elevati. All'origine di tale divario paiono concorrere diversi fattori, tra cui la marcata riduzione dei consumi di carburante e i maggiori costi operativi associati alla gestione dei punti vendita autostradali – costi a cui contribuiscono gli obblighi di servizio connaturati a tale attività e un livello delle *royalty* sempre più slegato dalle dinamiche della domanda.

Nel periodo in esame, inclusa la fase di eccezionale tensione dei prezzi registrata dal 2022 permane un differenziale tra i prezzi praticati dai distributori verticalmente integrati – riconducibili cioè alle ormai poche imprese petrolifere rimaste attive in Italia nella fase distributiva – e quelli offerti dai distributori indipendenti, in particolare le c.d. pompe bianche, soprattutto con riguardo alla modalità di rifornimento “servito”: gli operatori indipendenti conservano, pertanto, un ruolo di potenziale disciplina concorrenziale sui prezzi, come evidenziato anche dalla *survey*.

Per quanto riguarda la componente industriale, l'Indagine ha evidenziato come il fattore che ha maggiormente influenzato l'eccezionale dinamica dei prezzi sia stato il Platts, la quotazione internazionale di riferimento per i prodotti raffinati, benzina e gasolio per autotrazione; a loro volta le quotazioni dei prodotti raffinati sono state influenzate dall'andamento anomalo del Brent, l'indice di riferimento in Europa per le quotazioni del greggio e una delle principali determinanti del Platts. Con riferimento ai *benchmark* internazionali dei prodotti petroliferi, e in particolare al Platts, si rileva come questi siano esposti a rischi di opacità, come dimostrano, da un lato, procedimenti per sospette manipolazioni conclusi in

passato in giurisdizioni extra-UE, dall'altro l'adozione di apposite linee guida da parte dell'Organizzazione Internazionale delle Autorità di Vigilanza sulle Borse (IOSCO).

Il margine lordo, che nel periodo oggetto di analisi ha inciso per una quota inferiore al 15%, comprende infine un'ampia serie di voci di costo, tra cui scorte d'obbligo e miscela d'obbligo con biocarburanti, variabile in funzione dei diversi operatori. Come già anticipato, si tratta di attività e imprese perlopiù riconducibili a contesti locali, a valle delle fasi più tipicamente internazionali della filiera.

Riguardo agli aumenti registrati a inizio 2023, rileva senz'altro l'evoluzione della componente fiscale del prezzo al dettaglio di benzina e gasolio, essendo stato eliminato lo sconto fiscale (minori accise) che, proprio a fronte dei picchi eccezionali sopra richiamati, era stato introdotto nel

marzo 2022 a fini di calmieramento dei prezzi.

Rispetto al resto dell'UE, l'Italia è tra i Paesi in cui i prezzi al dettaglio di benzina e gasolio sono più alti: ciò è dovuto all'incidenza della componente fiscale, più elevata rispetto alla media europea. Di converso, la componente del prezzo industriale è tra le più basse all'interno dell'UE, come dimostra l'andamento del c.d. "stacco" (differenza tra prezzo netto in Italia e nell'area UE) che mostra valori tendenzialmente negativi nel periodo di analisi.

Si ricava da tale andamento che gli *shock* di prezzo avvenuti nelle fasi più propriamente internazionali della filiera petrolifera, a partire dal 2022, sono stati ben assorbiti nel contesto nazionale rispetto a quanto osservabile nel resto del continente europeo.

B. Fasi della filiera: analisi e proposte di policy

In ambito UE l'Italia risulta il primo Paese per riserve petrolifere e produzione di greggio, benché si tratti di quote trascurabili rispetto al totale mondiale. A fronte di tale posizionamento e della conseguente rilevanza – relativa, ma pur sempre d'interesse – dello sfruttamento di risorse pubbliche, l'Indagine ha evidenziato come il diritto minerario vigente riconosca concessioni amministrative di sfruttamento particolarmente lunghe (trent'anni, rinnovabili per altri dieci anni). In base agli elementi a disposizione, inoltre, in Italia l'incidenza complessiva di *royalty* e imposizione fiscale risulterebbe inferiore a quella registrata negli altri principali Paesi europei.

Si segnala pertanto l'opportunità di approfondire tali elementi da parte dei soggetti decisori competenti, in una prospettiva di migliore tutela delle condizioni concorrenziali, sia rispetto all'assegnazione delle concessioni che all'estrazione di rendite, le quali, in modo particolare in circostanze specifiche quali tensioni eccezionali dei prezzi, potrebbero anche essere impiegabili a beneficio dei consumatori dei prodotti raffinati derivati.

Quanto alla fase della raffinazione, la riduzione degli investimenti registrata a

livello nazionale – peraltro in linea con una tendenza propria di tutta la UE – è avvenuta a fronte di una domanda globale di prodotti petroliferi non decrescente. Ciò ha comportato una maggiore esposizione del sistema italiano a *shock* dal lato dell'offerta di raffinati petroliferi, con effetti anche sulla distribuzione dei carburanti. Al contempo, sempre in Italia sta avvenendo un significativo processo di riconversione industriale di impianti di raffinazione in bioraffinerie, volta alla produzione di carburanti non più a base petrolifera.

Pur in presenza di una sufficiente dotazione di strutture logistiche, la disponibilità di prodotto all'ingrosso può rappresentare un fattore critico nelle fasi di carenza di offerta: ciò vale in particolare per gli operatori diversi dalle principali società petrolifere verticalmente integrate. Lo sviluppo di un mercato all'ingrosso di carburanti più "liquido" e meno vincolato a formule di acquisto *spot*, può quindi contribuire a una maggiore libertà di approvvigionamento, così favorendo condizioni più stabili e strutturate per gli operatori indipendenti. A questo proposito, è auspicabile una piena e concreta attuazione delle previsioni contenute nel D. Lgs. n. 249/2012, volte a creare piattaforme di

mercato per favorire l'incontro tra domanda e offerta di capacità logistica, nonché tra domanda e offerta all'ingrosso di prodotti petroliferi anche a termine.

L'approvvigionamento si lega alla successiva fase della distribuzione attraverso la contrattualistica che definisce i rapporti tra proprietari e gestori degli impianti, regolati dalla normativa introdotta dal D.Lgs. n. 32/1998, il quale richiede una "tipizzazione" di tali rapporti finora ispirata a due soli modelli (quello tradizionale di comodato gratuito delle attrezzature e fornitura in esclusiva, e uno, più recente e poco diffuso, che al comodato gratuito delle attrezzature associa un contratto di commissione). Al contempo, si registra il ricorso a forme contrattuali atipiche, quali guardiania e appalto.

Salva la neutralità, in una prospettiva di tutela della concorrenza, rispetto alla scelta dei contratti adottabili, anche sotto il profilo della tutela del consumatore sembra opportuno sollecitare – anche nell'ambito di recenti iniziative avviate presso sedi ministeriali per un confronto tra le varie parti interessate – la definizione di forme contrattuali che favoriscano una maggiore efficienza dei servizi resi.

Con riguardo alla rete di distribuzione al dettaglio, tra gli esiti positivi del processo

di liberalizzazione avviato a fine anni Novanta del Novecento si possono annoverare la sostanziale eliminazione delle barriere all'entrata, con l'aumentato ruolo degli operatori indipendenti, e una relativa riqualificazione delle aree di servizio. La rete, tuttavia, resta caratterizzata da livelli di erogato medio, abitualmente preso a indice significativo di efficienza delle attività di distribuzione, tra i più bassi in UE; la struttura dell'offerta, inoltre, appare molto frammentata, in ragione del numero elevato di operatori di piccole dimensioni.

A tale frammentazione potrebbero essere riconducibili alcune criticità, in particolare un'opacità operativa che ha agevolato la diffusione di fenomeni di evasione fiscale e corruzione, come sottolineato dalle istituzioni competenti. Tale opacità, peraltro, nel corso dell'Indagine è stata attribuita da vari soggetti anche alla mancata interoperabilità tra strumenti di monitoraggio del mercato adottati nel corso del tempo da amministrazioni diverse (in particolare anagrafe degli impianti di distribuzione curata dal MASE, banca dati dell'Agenzia delle Dogane e anagrafe sottostante all'Osservatorio Prezzi curato dal MIMIT). Nella prospettiva di stimolare l'efficienza della rete distributiva, a partire dalla conoscenza aggiornata e dinamica dell'effettivo numero di impianti

operanti, si ritiene pertanto decisamente auspicabile una rapida implementazione del raccordo tra le banche dati citate.

Con specifico riferimento alla rete autostradale, ugualmente auspicabile deve ritenersi il recupero di un più equilibrato rapporto tra *royalty* e oneri di servizio applicati ai sub-concessionari – indicati da varie parti come la principale causa dei

prezzi più elevati rispetto a quelli praticati sulla rete ordinaria – e andamento della domanda, anche prevedendo per i nuovi affidamenti concessori meccanismi di revisione delle condizioni in vigore di contratto. Si resta in attesa di verificare gli esiti delle prossime tornate di affidamenti, le quali dovranno avvenire anche sulla base delle indicazioni di recente rese dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.

C. Comportamenti di consumo e trasparenza dei prezzi

I comportamenti di consumo, analizzati anche sulla base dei dati raccolti ed elaborati attraverso un'apposita *survey* condotta su un campione di oltre duemila consumatori, confermano la rilevanza del prezzo come principale fattore di scelta. La maggioranza dei consumatori risulta svolgere un'attività abituale di ricerca che ha ad oggetto il prezzo praticato sui singoli impianti: tale ricerca avviene principalmente attraverso l'osservazione diretta dei cartelli esposti, e in misura minore mediante altri strumenti, anche di tipo digitale, tra cui il sito internet "Osservaprezzi".

Gli interventi volti a garantire la correttezza delle informazioni rese al pubblico e una loro maggiore fruibilità rispetto all'effettivo ambito di scelta vanno nella direzione di aumentare la trasparenza a effettivo beneficio dei consumatori. Strumenti come l'*app* di recente prevista dal d.l. n. 5/2023, così come convertito in l. n. 23/23, e conseguente D.M. 31 marzo 2023, sono pertanto da salutare con favore, in particolare qualora consentano all'utente di impostare una ricerca sulla base di propri criteri di scelta.

Di contro, l'obbligatoria indicazione presso gli impianti di distribuzione del

prezzo medio rispetto ad ampie aree geografiche – regionale per la rete ordinaria, nazionale per quella autostradale – non sembra poter garantire alcuna sostanziale utilità per i consumatori, visto il già citato ambito locale di scelta dell'impianto di rifornimento. Anzi, come già evidenziato dall'Autorità in sede di audizione parlamentare, non si può escludere che la diffusione di tali informazioni possa determinare effetti negativi, facilitando la convergenza degli operatori su politiche di prezzo sostanzialmente allineate intorno a un comune indicatore di riferimento.

Sempre in relazione alle più recenti previsioni normative in materia di trasparenza delle informazioni, visto il riferimento da parte dell'art. 5 del D.M. 31 marzo 2023 alla possibilità di stipula da parte del Ministero competente di convenzioni con soggetti interessati a gestire "*forme di comunicazione intermediata dei prezzi*" dedicate agli esercenti e "*altre forme di comunicazione ai consumatori delle relative informazioni di prezzo*", si coglie l'occasione per sottolineare come il disegno di tali convenzioni, e più in generale i servizi sviluppabili a valle delle stesse, debba conformarsi al più rigoroso rispetto dei principi di concorrenza, sì da evitare che possano determinarsi effetti di

trasparenza informativa diversi da quelli strettamente necessari a meglio orientare le scelte dei consumatori.

Nella più ampia prospettiva della transizione energetica in corso, con particolare riferimento alla rete distributiva nazionale di carburanti, le nuove esigenze di ricarica dei motori elettrici possono anche essere intese quale importante opportunità di conversione degli impianti attualmente esistenti, nell'ambito di una razionalizzazione della rete che potrebbe perseguire direttrici anche piuttosto divergenti rispetto a quanto in precedenza ipotizzato. Infatti, l'elevato numero di impianti esistenti, ove la loro conversione a

punti di ricarica fosse sostenuta dallo sviluppo delle necessarie infrastrutture tecnologiche, potrebbe rappresentare un inatteso elemento di vantaggio, consentendo la realizzazione di una rete capillare di stazioni di rifornimento.

A fini di efficienza e di promozione del benessere dei consumatori, sarà pertanto fondamentale un avveduto indirizzo dell'evoluzione della rete conseguente ai processi di transizione energetica, anche attraverso appositi incentivi volti a sostenere lo sviluppo delle necessarie infrastrutture, purché questi non comportino in alcun modo distorsioni alla concorrenza tra gli operatori interessati.

Indice dell'indagine

PREMESSA	p. 4
I. CONTESTO E STRUTTURA DELL'INDAGINE CONOSCITIVA	6
I.1 Natura globale della filiera petrolifera e sue peculiarità	7
I.2 Le quotazioni internazionali di riferimento	9
I.2.1 Quotazioni del greggio e mercati finanziari	10
I.2.2 Quotazioni dei prodotti raffinati e meccanismi di arbitraggio	13
I.3 Impatto di recenti eventi inattesi	14
I.4 Transizione energetica: cenni	18
II. I PREZZI DEI CARBURANTI IN ITALIA	21
II.1 I prezzi al consumo di benzina e gasolio in Italia	21
II.2 Componenti di prezzo	26
II.2.1 La componente relativa al valore del prodotto	30
II.2.2 La componente "margini lordi"	32
II.2.3 La componente fiscale	35
II.3 Confronto internazionale	38
III. LA FASE DI ESTRAZIONE	45
III.1 Riserve petrolifere e attività di estrazione: breve introduzione	45
III.2 L'OPEC e il suo impatto sui mercati petroliferi a monte	49
III.3 Le attività di estrazione in Italia e loro disciplina	51
IV. RAFFINAZIONE	57
IV.1 Scenari globali	57
IV.2 Raffinerie e logistica petrolifera in Italia	61
IV.3 I prezzi dei prodotti raffinati: le quotazioni Platts	65
V. APPROVVIGIONAMENTO E MODELLI ORGANIZZATIVI DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE	69
V.1 Modalità di approvvigionamento di benzina e gasolio	69
V.1.1 Il quadro d'insieme	69
V.1.2 L'approvvigionamento degli impianti indipendenti	70

V.2	Basi logistiche per l'approvvigionamento di carburanti	74
V.2.1	Basi logistiche e monitoraggio dei flussi di carburante	74
V.2.2.	L'incontro tra domanda e offerta di capacità logistica e di carburanti all'ingrosso	77
V.3	Modelli organizzativi per la rete di distribuzione	80
V.3.1	I modelli organizzativi	80
V.3.2	I modelli contrattuali	82
V.3.3	Applicabilità dei modelli contrattuali nel contesto attuale	84
V.4	Modalità di definizione dei prezzi nella distribuzione in rete	86
VI.	LA DISTRIBUZIONE AL DETTAGLIO	90
VI.1	La liberalizzazione del settore	90
VI.2.	Andamento della domanda di carburanti	92
VII.3	La rete carburanti. Evoluzione, consistenza, caratteristiche	93
VI.4	Il confronto con l'Europa	98
VI.5	Attuale assetto dell'offerta: considerazioni critiche	101
VI.6	La rete autostradale	103
VI.6.1	Tipologia e durata delle attuali sub-concessioni	103
VI.6.2	Confronto con la rete ordinaria	104
VII.	SCELTE DI CONSUMO ED EVOLUZIONE DELLA RETE	108
VII.1	Transizione energetica e prospettive di sviluppo	108
VII.1.1	Biocarburanti	108
VII.1.2	Mobilità elettrica	111
VII.1.3	Sviluppo di attività "non fuel"	113
VII.2	I risultati della survey su un campione di consumatori	114
VII.3	Trasparenza dei prezzi al consumo	120
VIII.	CONCLUSIONI E PROPOSTE DI POLICY	124
VIII.1	Andamento dei prezzi e sue determinanti	124
VIII.2	Fasi della filiera: analisi e proposte di policy	126
VIII.3	Comportamenti di consumo e trasparenza dei prezzi	129