

2023

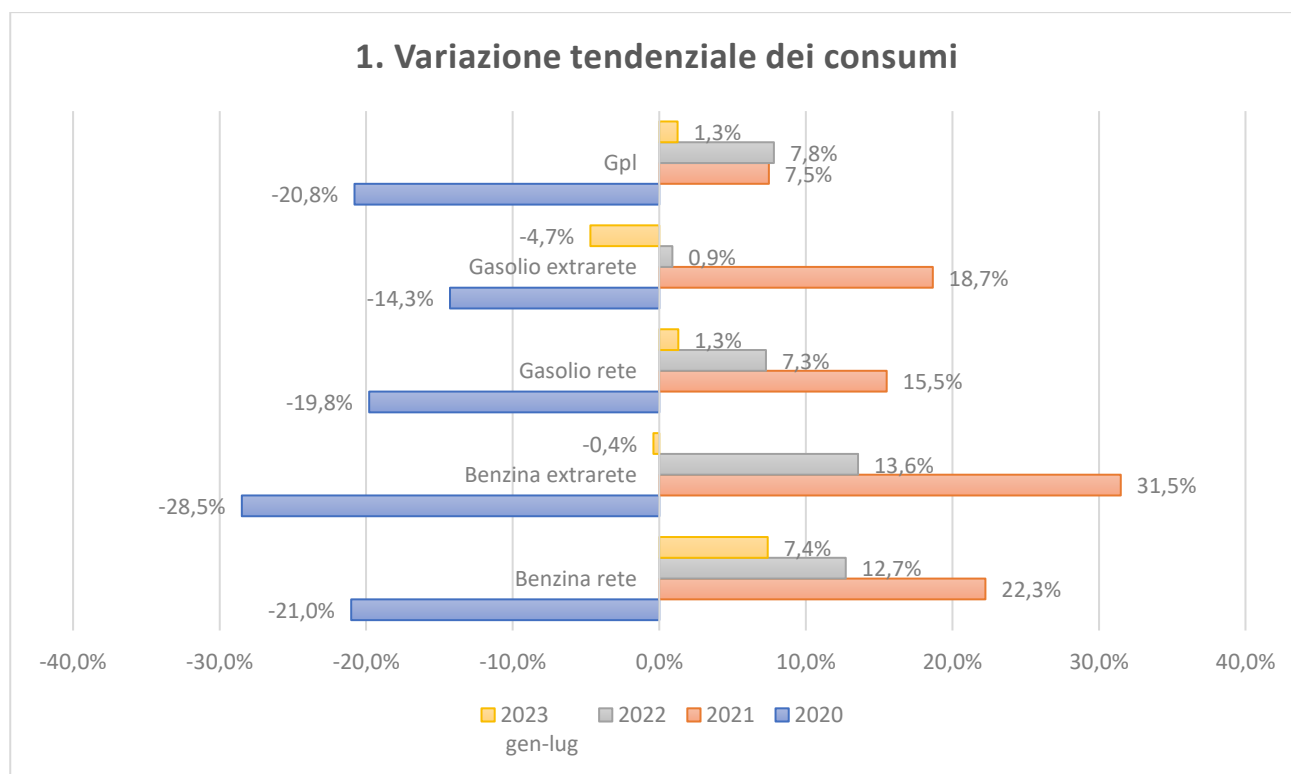
REPORT FAIB

LO STATO DELLA RETE DISTRIBUZIONE CARBURANTI
FAIB - CONFESERCENTI - SETTEMBRE 2023

UFFICIO ECONOMICO CONFESERCENTI NAZIONALE

Settore energetico

Il 2022 è stato l'anno della ripresa dei consumi dei carburanti stradali, tornati ai livelli pre-pandemia del 2019, infatti il rimbalzo del 2021 non era stato sufficiente a coprire la caduta. Cumulano ancora una variazione negativa il gasolio sulla rete ordinaria (-347 milioni di litri rispetto al 2019) e il gpl da autotrazione (-261 milioni di litri), bene i consumi di benzina soprattutto sulla rete ordinaria. Per i primi sette mesi del 2023 crescono i consumi dei carburanti sulla rete ordinaria e diminuiscono sull'extra rete.



Tav. 1 I consumi di alcuni prodotti petroliferi (valori mln litri)

	2019	2020	2021	2022	2023 gen -lug
Benzina rete	9.609	7.589	9.278	10.459	6.232
Benzina extra rete	2.833	2.026	2.664	3.025	1.699
Gasolio rete	18.383	14.744	17.032	18.272	10.519
Gasolio extra rete	13.249	11.357	13.477	13.598	7.629
Gpl	3.241	2.567	2.759	2.975	1.727

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati Ministero Sviluppo Economico

Tav. 2 Variazioni tendenziali e assolute dei consumi di alcuni prodotti petroliferi (mln di litri)

	2020	2021	2022	2023 gen-lug
Benzina rete	-21,0%	22,3%	12,7%	7,4%
Benzina extra rete	-28,5%	31,5%	13,6%	-0,4%
Gasolio rete	-19,8%	15,5%	7,3%	1,3%
Gasolio extra rete	-14,3%	18,7%	0,9%	-4,7%
Gpl	-20,8%	7,5%	7,8%	1,3%
Benzina rete	-2.020	1.689	1.181	431
Benzina extra rete	-807	638	361	-8
Gasolio rete	-3.639	2.288	1.240	140
Gasolio extra rete	-1.892	2.120	121	-374
Gpl	-674	192	216	21

Fonte: Elaborazioni Confesercenti FAIB su dati Ministero Sviluppo Economico

Le importazioni di greggio crescono, nel 2022 rispetto al 2021, di 5,5 milioni di tonnellate, arrivando a 62,5 milioni (+10% rispetto all'anno precedente) ancora di poco sotto i livelli del 2019; le esportazioni di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a circa 28,3 milioni di tonnellate, sono aumentate del 3,7 per cento, pari a 1 milione di tonnellate in più. Le importazioni di semilavorati e prodotti finiti rispettivamente si riducono del 22% e crescono del 9%. La tabella che segue riporta i dati al 2022 ultimo anno disponibile. La Russia è il nostro primo fornitore con un peso del 19,3 per cento, seguito dalla Libia (14,5 per cento), e dall' Azerbaijan (14,4 per cento). Grazie al sistema di raffinazione nazionale nel tempo è stato possibile diversificare l'approvvigionamento sia geograficamente che qualitativamente. L'80 per cento del petrolio importato negli anni '70 in Italia arrivava dai 5 principali Paesi Opec ed era riconducibile a 25-30 qualità diverse, nel 2022 sono state importate 82 qualità di greggi da 28 Paesi diversi.

Tav.3 Importazioni ed esportazioni di greggio, prodotti petroliferi e semilavorati

(mln tonn)	2010	2019	2020	2021	2022
Importazioni greggio	78,6	63,1	50,4	57,0	62,5
Importazioni prodotti petroliferi	12,7	15,9	13,8	14,0	15,2
Importazioni prodotti semilavorati	6,9	2,6	2,7	2,3	1,8
Esportazioni semilavorati e greggio	1,4	1,1	1,2	1,1	
Esportazioni prodotti	25,5	26,9	22,7	26,4	28,3
<i>gpl</i>	0,4	0,2	0,3	0,4	
<i>benzine</i>	8,4	8,5	6,3	7,6	
<i>gasolio</i>	9,3	9,6	7,7	8,0	

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati Ministero Sviluppo Economico - Bollettino Petrolifero

Dal 2016 la capacità di raffinazione dell'Italia è stabile sugli 87,3 milioni di tonnellate, ma per l'industria della raffinazione l'ultimo decennio è stato un periodo critico, il settore è entrato in una fase di *overcapacity* e dal 2010 si è registrata una contrazione di circa 20 milioni di tonnellate. Il 2022 è stato inoltre un anno di grandi tensioni per il settore dato l'aggravarsi, con il conflitto russo-ucraino, della crisi energetica. Gli effetti delle

sanzioni dei Paesi occidentali verso la Russia, 1° Paese esportatore e 3° produttore mondiale di petrolio hanno avuto un impatto per le attività di raffinazione di tutta Europa.

In questo ultimo anno le lavorazioni complessive sono state quasi pari a 70 milioni di tonnellate e la capacità di raffinazione è rimasta invariata a 87,3 milioni di tonnellate, il tasso di utilizzo degli impianti pari al 78%.

In Italia gli investimenti complessivi del settore petrolifero effettuati nel 2022 sono ammontati a 850 milioni, quelli per la raffinazione sono stati di 620 milioni di euro. Di essi, oltre la metà sono stati destinati all'ammmodernamento degli impianti, al mantenimento degli standard di sicurezza ed affidabilità, nonché al miglioramento dell'efficienza energetica e ambientale.

Già nel 2021 la fattura energetica era aumentata di oltre 23 miliardi di euro, attestandosi a 46,5 miliardi, contro i 23,4 del 2020 (+99 per cento). Ma la forte instabilità del 2022 l'ha portata a toccare il record storico di 113 miliardi di euro con un peso sul PIL pari al 6% a fronte del 2,8 per cento del 2021.

La fattura petrolifera nel 2022 è stata pari a 32,2 miliardi di euro, in aumento di 12,3 miliardi rispetto al 2021 spinta dal consistente rialzo delle quotazioni del greggio e dei prodotti. Il peso sul Pil della fattura petrolifera nel 2022 è stato dell'1,7 per cento, rispetto all'1,1 per cento del 2021.

Tav.4 L'attività delle raffinerie (mln tonnellate)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022
Lavorazioni	94,2	90,3	70,3	58,9	63,6	69,7
<i>greggio nazionale</i>	4,5	5	4,3	4,3	3,7	
<i>greggio estero</i>	82,9	78,5	62,5	50,9	57,2	
<i>semilavorati esteri</i>	6,8	6,8	3,4	3,7	2,7	
Altro	3,8	4,6	7,3	6,6	6,9	
Materia trattata	98	94,9	77,6	65,5	70,5	
Capacità di raffinazione	100,2	106,6	87,3	87,3	87,3	87,3
% di utilizzazione	94	84,7	81	68%	73%	78%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione 2022 e Statistiche 2020

Tav.5 Fattura energetica e petrolifera

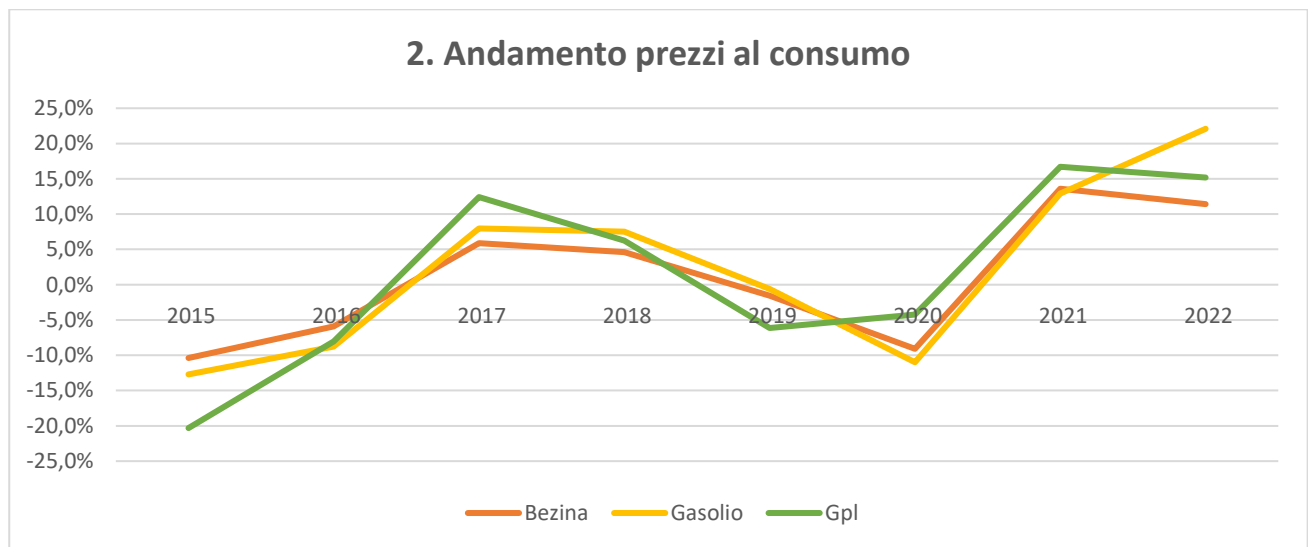
Valori in milioni prezzi costanti	2010	2015	2020	2021	2022
Fattura energia	53.257	34.945	23.400	49.600	113.00
fattura petrolifera	28.432	16.190	11.627	19.810	32.200
variazioni tendenziali		2010-2015	2019-2020	2021-2020	2022-2021
Fattura energia		-34,38%	-33,04%	98,80%	128%
fattura petrolifera		-43,06%	-28,18%	70,40%	62,5%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Unione Petrolifera Relazione 2022 e Statistiche 2020

L'andamento dei prezzi dei carburanti in Italia e all'estero

Nel 2022 si è registrato un forte aumento dei prezzi sia industriali della benzina e del gasolio rispettivamente del 56% e del 76%, sia al consumo dell'11% e del 22%. Il 21 marzo 2022 il decreto legge del governo Draghi denominato "Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina" ha previsto un intervento sul prezzo dei carburanti, sono state così ridotte le accise su benzina e gasolio di 0,25 €/litro, con un effetto complessivo con l'iva pari a 0,305 €/litro e su gpl di 0,085 centesimi con un effetto di 0,104

€/litro. Per il metano autotrazione, dal 3 maggio al 31 dicembre 2022 l'accisa è stata totalmente sospesa e l'IVA è stata ridotta dal 22 al 5 per cento. Misure che complessivamente sono costate circa 9,1 miliardi di euro pari allo 0,5 per cento del prodotto interno nazionale, finanziato per quasi il 40 per cento (3,54 miliardi di euro) dal maggior gettito IVA generato dall'aumento del costo della materia prima. A partire dal 1° gennaio 2023 il regime di accise è tornato a quello precedente il 22 marzo 2022 (grafico 3).



Tav.6 Andamento prezzi al consumo e industriale negli ultimi anni

	Benzina		Gasolio	
	consumo	industriale	consumo	industriale
2023 gen -ago	-0,8%	-18,4%	-3,0%	-20,3%
2022	11,0%	56,0%	22,1%	75,9%
2021	14,0%	36,0%	12,9%	30,2%
2020	-9,0%	-21,0%	-11,0%	-22,4%
2019	-2,0%	-4,0%	-0,6%	-1,2%
2018	5,0%	11,0%	7,5%	16,5%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati MISE

In Italia, come in Europa, il meccanismo di formazione dei prezzi sul mercato dei carburanti si basa sulle quotazioni petrolifere internazionali pubblicate quotidianamente dal Platt's, un'agenzia di stampa americana che rileva e pubblica i prezzi del greggio e dei prodotti finiti. Per gli operatori che vendono carburanti sul mercato italiano questi prezzi rappresentano i costi di approvvigionamento a cui per ottenere i prezzi finali al consumo vanno sommati i ricavi industriali delle compagnie e le tasse. Il ricavo industriale va a copertura di una pluralità di costi: industriali, logistica e trasporto, margine del gestore, investimenti punto vendita, pubblicità e promozioni. Per la benzina la media dei 12 mesi del 2022 del ricavo industriale è stata di 0,161 euro/litro; per il diesel di 0,158 euro/litro; nel periodo gennaio agosto 2023 il ricavo industriale è aumentato arrivando a 0,192 e 0,205 euro/litro rispettivamente per benzina e gasolio.

Il grafico 4 mostra le varie componenti del prezzo al consumo della benzina e del gasolio: la quotazione internazionale pesa per il 32% per la benzina e per il 35% per il gasolio (nel 2021 il peso era del 26,6% e del 28%), il ricavo industriale (margine lordo della compagnia e del gestore insieme che si mantiene fisso) costituisce il 10-11% e infine il carico fiscale, iva e accisa, sono il 57% e il 53% (erano il 48% e il 42% nel 2022). Nel 2023 le quotazioni internazionali hanno ridotto il loro peso rispetto al 2022 e la tassazione lo ha aumentato.

Da un confronto europeo emerge uno “stacco Italia” di segno positivo sul prezzo al consumo: +22,4 centesimi di euro al litro per la benzina e +18,3 centesimi al litro per il gasolio che riporta l’Italia ai livelli del 2021, emerge che nel nostro paese lo stacco è determinato principalmente dalla componente fiscale.

In Italia per i prodotti venduti nel canale detto “extra rete”, i prezzi praticati sono all’ingrosso e più bassi di circa l’8% rispetto a quelli della rete. Gli operatori dell’extra rete sono generalmente in grado di gestire più fasi della filiera dei carburanti o di acquisire maggiori volumi di prodotto in modo vantaggioso sul libero mercato o dalle compagnie stesse; grazie a una rete capillare di depositi commerciali e flotte di autocisterne dedicate, le imprese che operano nell’extra rete riescono a garantire una distribuzione flessibile e competitiva dei prodotti petroliferi, inoltre riforniscono direttamente settori di vitale importanza per il tessuto economico italiano. In alcuni casi, i prezzi si mantengono più bassi non dovendo far fronte al costo di trasporto al punto vendita, ai costi di investimento sulla rete e alle politiche commerciali. Tra i clienti principali dell’extra rete si ritrova la Grande Distribuzione Organizzata.

Tav.7 Differenziale tra il prezzo pagato in Italia e l’Unione Europa

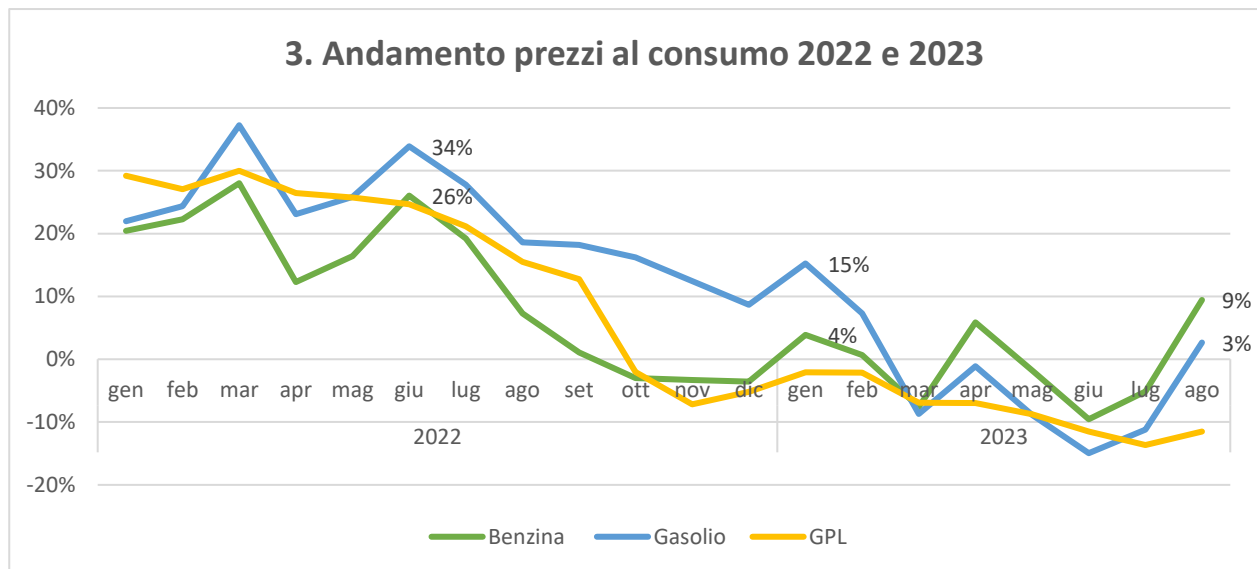
	benzina		gasolio	
	prezzo consumo	imposte	prezzo consumo	imposte
2018	0,235	0,224	0,195	0,215
2019	0,218	0,224	0,183	0,205
2020	0,212	0,227	0,185	0,206
2021	0,203	0,216	0,195	0,214
2022	0,079	0,053	0,032	0,044
2023 gen - ago	0,224	0,236	0,183	0,223

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati MISE

Tav.8 Differenza tra prezzi rete ed extra rete per benzina e gasolio

benzina	Rete	Extra rete	differenza
2023 gen -lug	1,850	1,735	0,12
2022	1,811	1,656	0,16
2021	1,626	1,496	0,13
2020	1,431	1,264	0,17
2017	1,529	1,385	0,14
2007	1,316	1,164	0,15
gasolio	Rete	Extra rete	differenza
2023 gen -lug	1,76	1,632	0,13
2022	1,815	1,688	0,13
2021	1,487	1,348	0,14
2020	1,317	1,145	0,17
2017	1,384	1,254	0,13
2007	1,184	1,021	0,16

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati MISE

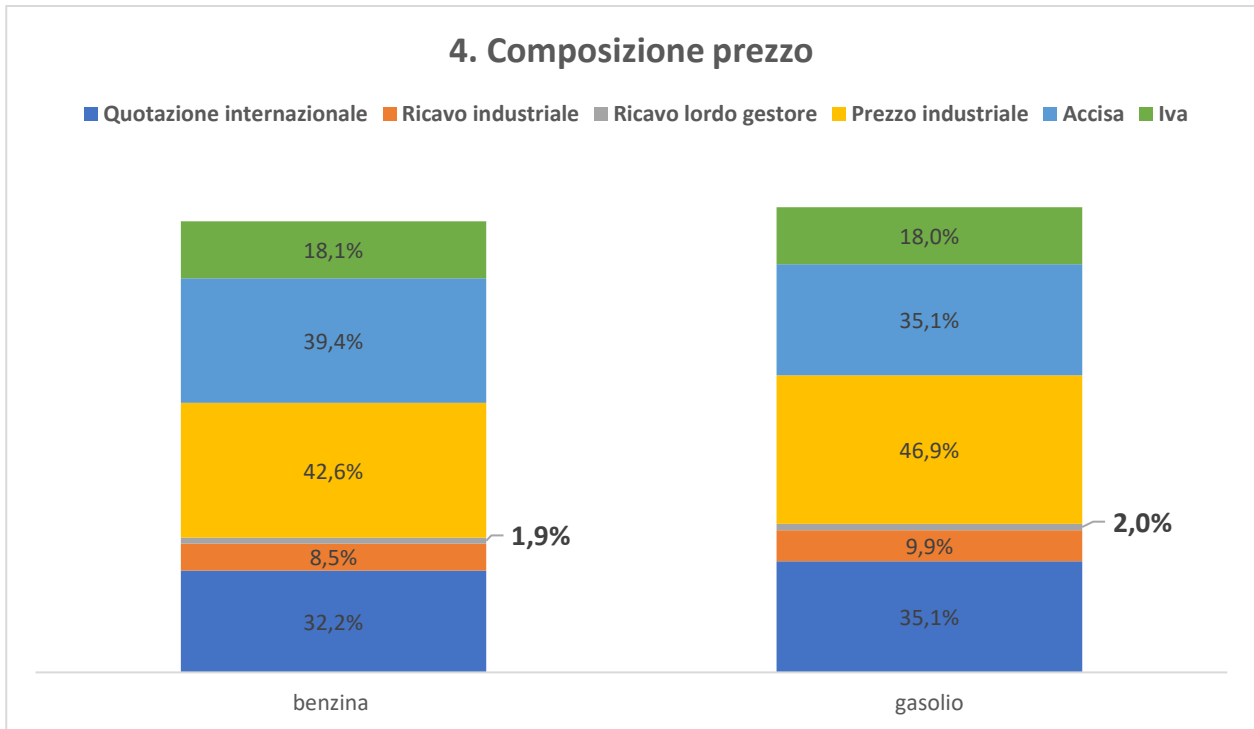


Tav.9 Composizione prezzo carburanti – (gen-lug 2023)

	benzina	gasolio	benzina	gasolio
Quotazione internazionale	0,595	0,617	32,2%	35,1%
Ricavo industriale	0,157	0,174	8,5%	9,9%
Ricavo lordo gestore	0,035	0,035	1,9%	2,0%
Prezzo industriale	0,788	0,826	42,6%	46,9%
Accisa	0,728	0,617	39,4%	35,1%
Iva	0,334	0,317	18,1%	18,0%
Prezzo al consumo	1,850	1,760	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborazioni Confesercenti su dati MISE

4. Composizione prezzo



Lo stato della rete distribuzione carburanti in Italia e all'estero Italia - Europa

Nelle tabelle e nei grafici che seguono viene riportato lo stato della rete di distribuzione carburante in Italia e all'estero. Nel 2021, ultimo dato disponibile, si contano 21 mila e 700 punti vendita con un aumento del 3% rispetto al 2015.

L'Italia continua ad essere il paese con il maggior numero di punti vendita; le reti più importanti sono quelle della Germania con 14,5 mila punti vendita, della Spagna e della Francia. Ne consegue che pur avendo un parco auto che conta oltre 40 milioni di autovetture circolanti, secondo solo alla Germania, il numero di autovetture per punto vendita, pari a poco meno di 1.800, è più basso non solo rispetto a quello della Germania che supera le 3 mila vetture ma anche del Regno Unito, della Polonia, della Francia, della Spagna e della maggior parte dei paesi europei.

Anche l'erogato medio nel nostro paese pari a 1.237 mc/anno è inferiore alla media europea del 47% (differenza pari a 1.176 mc/anno). Il distacco è particolarmente pronunciato rispetto a quasi tutte le economie europee, dalle principali come il Regno Unito che registra un erogato più di tre volte superiore, la Spagna, la Francia e la Germania alle altre come l'Austria, la Polonia, la Norvegia. Dopo l'Italia solo Grecia.

Nei processi di cambiamento della rete di distribuzione fondamentale l'effettiva diffusione del metano, tipologia di carburante in cui il nostro paese si presenta leader nel panorama europeo per punti vendita (oltre

1300) e autovetture circolanti; al secondo posto la Germania con circa 835 punti vendita ma con un circolante di 100.000 autoveicoli contro il milione dell'Italia.

Sono in corso da tempo importanti investimenti, per l'attuazione della Direttiva europea 2014/94/UE, **“Directive Alternative Fuel Initiative”** nota con l'acronimo **DAFI**, emanata dal Parlamento Europeo per imporre agli Stati membri la realizzazione di un adeguato numero di punti di ricarica pubblici per veicoli con propulsione alternativa a quella da combustibile fossile tradizionale. L'Italia ha recepito la DAFI con il Decreto legislativo del 16 dicembre 2016 n.257. Quasi tutte le Regioni italiane sono in fase operativa: quella dell'installazione del gas naturale e delle colonnine di ricarica elettrica. La direttiva riguarda tutti gli impianti di distribuzione di carburanti stradali già esistenti al 31 dicembre 2015, che hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 10 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province particolarmente inquinate. Le Regioni devono dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica nonché di distribuzione di GNC o GNL. Inoltre tutti gli impianti di distribuzione carburanti stradali esistenti al 31 dicembre 2017 che hanno erogato nel corso del 2017 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri in aree particolarmente inquinate.

In questi ultimi anni la rete di distribuzione italiana ha subito un processo di ammodernamento, che tuttavia è lontano dall'essere completato. È mancata un'azione di ristrutturazione e razionalizzazione della rete. Anche la presenza di attività non oil è ancora troppo bassa, pari al 40% della rete rispetto al 72% della media europea. L'evoluzione della rete italiana deve rivolgersi a una maggiore offerta di servizi per i consumatori che, accanto agli autolavaggi, la piccola manutenzione, la somministrazione di bevande, alimenti e giornali, tabacchi, rende possibile lo sviluppo di altri ancora: servizi di pagamenti, di spedizione e consegna, di promozione di servizi e prodotti tipici del territorio, car sharing e ricarica dei mezzi elettrici. La strutturazione attuale della rete è dettata anche dalla particolarità del territorio e dalla preferenza del consumatore per la presenza dell'addetto.

Tav. 10 La rete di distribuzione in Italia

	Autostrade	Stradale	Totale	di cui Pompe Bianche	Erogato medio
2015	438	20.562	21.000	3.261	1.345
2023	454	22.154	22.608	3.471	1.237

Fonte: Elaborazioni Faib su dati MIMIT

Tav.11 Punti vendita ed erogato in Italia e all'estero

	popolazione	punti vendita	erogato medio in mc	vetture per punto vendita	% punti solo automatici	% punti con attività non oil
Austria	8.901	2.748	2.548	1.822	37	93
Belgio	11.550	3.121	2410	1.871	-	
Danimarca	5.823	2.068	1.877	1.266	73	55
Francia	67.099	11.151	3.844	2.950	-	
Finlandia	5.525	1.869	1.995	1.427	57	58
Germania	83.167	14.458	3.486	3.259	-	93
Grecia	10.710	5.889	770	801	-	89
Italia	60.245	22.608	1.237	1.778	14	40
Polonia	37.958	7.852	3.106	3.071	2	98
Portogallo	10.296	3.333	1.801	1.595	-	36
Regno Unito	65.808	8.381	4.344	4.155	3	99
Spagna	47.330	11.810	2.424	2.075	5	75
Svezia	10.327	2.678	2.066	1746	64	68
Svizzera	8.419	3.293	1.382	1.388	59	40
Ungheria	9.797	2.015	2.812	1.821	2	60
Media esclusa Italia	27.336	5.762	2.490	2089	33	72

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati MIMIT, Unione Petrolifera Statistiche 2020; Relazione Annuale 2022

Tav. 12 Rete distribuzione confronto Italia e alcuni paesi europei

	Italia	Francia	Spagna	Germania	Olanda
Stazioni con Gas Naturale Liquefatto	130	70	90	158	34
Stazioni con Gas Naturale Compresso	1502	211	126	774	184
Colonnine pubbliche ricarica elettrica AC	28.908	66.628	19.717	67.976	98.577
Colonnine pubbliche ricarica elettrica DC	4.028	6.167	5.243	14.108	3.008

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati MIMIT, Unione Petrolifera Statistiche

Tav.13 Vendite per prodotto, variazioni e peso tra 2020 e il 2022 (in tonnellate)

		2022	2021	2020	var% 2022	var% 2021	peso 2022
	Totale	7.868.379	7.051.535	5.780.618	11,6%	22,0%	100,0%
Benzina	Rete ordinaria	5.394.363	4.857.151	4.125.014	11,1%	17,7%	68,6%
	Autostrad.	214.610	185.178	130.444	15,9%	42,0%	2,7%
	Extra Rete	2.259.358	2.009.126	1.525.055	12,5%	31,7%	28,7%
	Totale	23.749.315	23.121.348	19.930.308	2,7%	16,0%	100,0%
Gasolio	Rete ordinaria	11.769.414	11.108.939	9.781.946	5,9%	13,6%	49,6%
	Autostrad.	628.913	633.239	551.114	-0,7%	14,9%	2,6%
	Extra rete	11.347.243	11.375.787	9.594.142	-0,3%	18,6%	47,8%

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Italia

Entrando nello specifico della rete di distribuzione carburanti in Italia, il mercato è caratterizzato dalla presenza di compagnie petrolifere integrate verticalmente che operano attraverso i loro marchi commerciali e rappresentano circa l'80% delle vendite e da una forte polverizzazione di marchi detenuti da piccoli imprenditori indipendenti che operano in una logica di breve periodo.

Al MIMIT - Ministro delle Imprese e del Made in Italy si è aperto un confronto in collaborazione con le diverse rappresentanze del settore su: razionalizzazione della rete ordinaria; razionalizzazione della rete autostradale; contrattualistica tra titolari e gestori degli impianti di carburanti; utilizzo e costi degli strumenti di pagamento. In questa direzione anche l'intervento della Autorità di Regolazione dei Trasporti per la definizione degli schemi dei bandi per gare relative ai concessionari autostradali (Delibera 130/2022- Delibera 1/2023).

Negli ultimi dieci anni il mercato petrolifero è stato interessato da numerosi cambiamenti con il rafforzamento di storiche compagnie del settore, l'abbandono di altre e l'ingresso di nuovi attori indipendenti.

Tav.14 Rete distribuzione carburanti per regioni (*)

anno 2021	Totale	Autostradali	GPL	Metano	GDO
Piemonte	1.711	61	368	99	19
Valle d'Aosta	70	5	5	1	1
Liguria	488	31	37	10	3
Lombardia	2.891	57	458	208	32
Nord Ovest	5.160	154	868	318	55
Trentino	358	9	49	25	-
Friuli Venezia Giulia	489	10	84	11	3
Veneto	1.867	36	481	177	6
Emilia Romagna	1.777	37	472	237	30
Nord Est	4.491	92	1.086	450	39
Toscana	1.520	32	320	147	14
Umbria	438	5	86	50	5
Marche	760	12	205	120	6
Lazio	2.176	38	385	82	3
Centro	4.894	87	996	399	28
Molise	156	3	33	5	1
Abruzzo	609	18	133	40	4
Campania	1.909	31	313	118	4
Puglia	1.422	16	276	99	8
Basilicata	249	3	47	11	1
Calabria	793	15	110	13	1
Sud	5.138	86	912	286	19
Sicilia	1.853	20	191	51	-
Sardegna	635	-	83	-	4
Isole	2.488	20	274	51	4

Nota: Il totale degli impianti può risultare difforme in alcune tabelle. Per i confronti regionali sono state utilizzate fonti diverse.

Fonte: Unione Petrolifera Relazione Annuale 2022

L'erogato medio delle pompe bianche mantiene un gap del 15-20% in meno rispetto alla rete tradizionale. Il 23% degli impianti si trova sia nel Nord Ovest che nel Sud; il 26% degli impianti GPL nel Nord Est, la maggior parte degli impianti a metano ossia il 31% nel Nord Est e il 44% degli impianti della GDO si trova nel Nord Ovest. I punti vendita con GPL tra il 2015 e il 2020 sono cresciuti del 10%, quelli a metano del 31,4% e quelli della GDO del 30%.

All'Anagrafe nazionale della rete stradale e autostradale nel 2023 risultano registrati oltre 22 mila e 600 impianti.

Nell'arco degli ultimi 8 anni l'erogato medio sulla rete calcolato sulle vendite per gasolio e benzina è diminuito dell'8% passando da 1.345 mc/anno a 1.237 mc/anno.

Tav.15 Vendite benzina per aree geografiche (tonnellate)

2023 gen- mag	Benzina			
	Totale	Ordinaria	Autostrad.	Extra Rete
Nord Est	967.593	756.665	27.618	183.310
Nord Ovest	692.616	444.304	19.602	228.710
Centro	722.869	514.842	19.835	188.192
Sud e Isole	797.410	535.518	10.059	251.830
TOTALE ITALIA	3.180.488	2.251.329	77.114	852.042

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati MISE Bollettino Petrolifero

Tav.16 Vendite gasolio per aree geografiche (tonnellate)

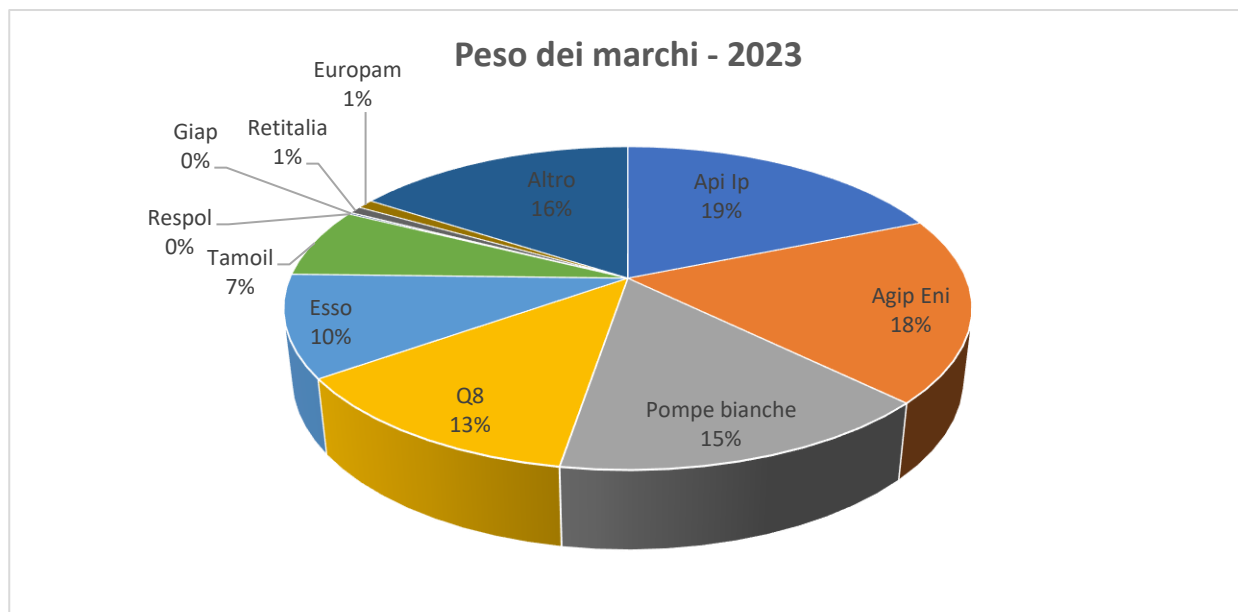
2023 gen -mag	Gasolio motori			
	Totale	Rete ordinaria	Autostrad.	Extra rete
Nord Est	2.179.966	1.215.297	74.789	889.880
Nord Ovest	2.257.554	1.043.939	65.981	1.147.634
Centro	1.950.385	1.038.003	59.065	853.317
Sud e Isole	3.046.495	1.540.307	35.361	1.469.275
TOTALE ITALIA	9.434.400	4.837.546	235.196	4.360.106

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati MISE Bollettino petrolifero

Tav.17 Impianti per numerosità e marchi

Impianti per marchio	
Api Ip	4.254
Agip Eni	4.175
Pompe bianche	3.471
Q8	2.844
Esso	2.303
Tamoil	1.574
Respol	36
Giap	6
Retitalia	163
Europam	207
Altro	3.575

Fonte: Anagrafica degli Impianti- MIMIT



Nel 2022 si contano oltre 40 milioni di autovetture, l'aumento in 10 anni è stato dell'8% con una forte modifica intervenuta nella tipologia di alimentazione. Le auto benzina o metano crescono del 10%, quelle benzina o gas liquido del 56% e quelle a gasolio del 15%. In pochi anni, limitando il periodo al 2019 – 2022 le auto ibride ed elettriche sono arrivate al 4% del parco auto circolante.

Nel 2022 l'86% delle autovetture è rappresentato da quelle a benzina (44%) e a gasolio (42%). L'Italia presenta una media di 681 autovetture ogni 1000 abitanti, percentuali sopra la media si registrano nel Nord Est con 717 auto per 1000 abitanti e nel Centro. La regione con più auto circolanti è l'Umbria (con circa 710 auto/1000 abitanti) e quella con meno la Liguria (530 auto/1000 abitanti).

Tav.18 Parco Autovetture circolanti

	2012	2019	2022
Altre	8.418	519	634
Ibride benzina		316.209	1.384.340
Ibride gasolio		18.359	172.280
Elettriche		22.728	158.131
Benzina	19.743.503	18.174.338	17.691.577
Benzina o Gas Liquido	1.862.199	2.574.287	2.900.799
Benzina o Metano	719.685	965.340	789.368
Metano			182.215
Gasolio	14.744.469	17.467.776	16.928.077
Non identificato		5.676	5.615
TOTALE	37.078.274	39.545.232	40.213.061
Popolazione	60.277.309	59.816.673	59.030.133
Auto per 1000 abitanti	615	661	681

Fonte: Elaborazioni FAIB Confesercenti su dati ACI

Tav. 19 Parco autovetture per aree geografiche

	autovetture	peso%	autovetture ogni 1000 abitanti
Nord Ovest	10.303.729	25,6%	651
Nord Est	8.271.949	20,6%	717
Centro	8.181.779	20,3%	698
Sud	8.903.739	22,1%	659
Isole	4.535.860	11,3%	706
Non definito	16.005	0,0%	
Italia	40.213.061	100,0%	681

Fonte: Elaborazione Confesercenti su dati ACI, Istat.