

SENATO DELLA REPUBBLICA

Commissione X

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLA DINAMICA DEI PREZZI DELLA FILIERA DEI
PRODOTTI PETROLIFERI**

INTERVENTO PRESIDENTE DEL CNEL ANTONIO MARZANO

(Roma, 12 novembre 2008, ore 15.30)

Ringrazio il Presidente e i Senatori di questa Commissione per l'invito.

Nella posizione espressa dalla Commissione del Cnel si è evitato di appesantire il testo richiamando i dati del problema.

Prendo l'iniziativa di citarne alcuni molto schematicamente.

Il prezzo del Brent è ora in forte discesa passando dagli oltre 140 dollari al barile di metà luglio ai circa 65 dollari al barile degli inizi di novembre. Il prezzo del petrolio ha subito fortissime oscillazioni negli ultimi 12 mesi, passando da 77 dollari al barile di settembre 2007 ai 133 \$/b del mese di luglio 2008 per poi ridiscendere ai circa 65 \$/b di inizio novembre.

Il petrolio risente pesantemente anche della crisi finanziaria mondiale che influenza sia il settore finanziario che industriale, indebolendo la domanda di greggio. Il nesso tra la crisi finanziaria e l'energia è evidenziato dagli investimenti in futures petroliferi delle aziende entrate in crisi. Quando alla fine di luglio il prezzo del greggio ha iniziato a scendere, queste aziende hanno iniziato a vendere petrolio per aumentare la loro liquidità. Queste "svendite", unite alla minore domanda, hanno contribuito a far scendere il prezzo del petrolio.

A settembre in Italia i prezzi industriali di benzina e gasolio, pur rimanendo superiori a quelli di tutti i principali paesi europei, registrano un divario con la media UE in flessione rispetto ai mesi precedenti.

Quanto ai prezzi al consumo, dall'analisi dei prezzi medi settimanali di benzina e le quotazioni medie settimanali del Brent emerge che non ci sono particolari differenze nei trend, se non un andamento più smorzato dei prezzi dei prodotti raffinati rispetto al petrolio. Questo perchè il costo del greggio è solo uno dei componenti del valore del prodotto raffinato, che incorpora molti altri fattori, dal trasporto alla raffinazione, dallo stoccaggio alla distribuzione.

Dal gennaio 2006 al settembre 2008 le quotazioni del greggio sono circa raddoppiate (+101%), mentre i prezzi di benzina e gasolio sono cresciuti rispettivamente del 43,8% e 46%.

Il valore dei coefficienti di correlazione tra le quotazioni del Brent e i prezzi industriali di benzina e gasolio è alto e pari a 0,92 e 0,97. Valori che indicano una stretta correlazione tra le due serie: mentre i prezzi del gasolio tendono a muoversi in modo più fedele con quelli del Brent, i prezzi della benzina evidenziano una maggiore resistenza su valori relativamente più alti quando il Brent scende e viceversa.

Andrebbe anche considerata l'influenza di un altro fattore che incide sull'andamento del prezzo della benzina: la componente fiscale.

Fatto 100 il prezzo della benzina alla pompa, gran parte di esso è costituito dalla componente fiscale, che nasce dalla somma tra l'accisa (40%) e l'Iva (17%). Per il gasolio la componente fiscale è leggermente inferiore e incide per il 51%. Da un confronto sulla componente fiscale del prezzo della benzina con quella della media UE-15 si rileva che la differenza era di + 9,6 centesimi di euro per l'Italia nel periodo 1998-2008 e di +3,8 centesimi di euro nel primo semestre 2008.

Il valore dell'accisa, e dunque del 20% dell'Iva che grava su di essa, è indipendente dai prezzi industriali del carburante, e quindi ha il duplice effetto di alzarne il livello e di irrigidirlo, in qualche misura, rispetto al prezzo industriale.

Le motivazioni che hanno spinto la Commissione 10^o del Senato ad organizzare questo ciclo di audizioni sulla dinamica "in ascesa" dei prezzi dei prodotti petroliferi, e sulle ricadute sui consumatori e le imprese, si riferiscono ad uno scenario ormai superato dagli eventi più recenti che ci prospettano situazioni di crisi finanziaria e di recessione di cui non si vedono a breve termine sbocchi di uscita.

A maggior ragione sembra opportuno concentrare la nostra attenzione sulla dinamica dei prezzi dei prodotti energetici in un mercato globalizzato, che se fa registrare oggi una brusca discesa rispetto ai massimi rilevabili nello scorso mese di luglio, ci riserverà molto probabilmente un andamento oscillante in cui dovremmo attenderci altre impennate.

E' quindi opportuno chiedersi quali siano i possibili strumenti di controllo che il Parlamento possa predisporre e che l'Esecutivo ed i soggetti delegati debbano mettere in atto per mitigare gli effetti sul mercato interno di altre oscillazioni dei prezzi internazionali dei prodotti energetici necessari alla copertura dei nostri fabbisogni per il trasporto, il riscaldamento e l'industria.

Si può prendere in considerazione, ad esempio, il prezzo alla pompa della benzina super in Italia, la cui componente "industriale", secondo una rilevazione della scorsa estate, è attorno al 42%, con un peso delle accise per il 40% a cui aggiungere l'IVA a complemento del 100%.

Una spinta al rialzo del petrolio sul mercato internazionale si riflette direttamente sulla "componente industriale" del prezzo alla pompa, a cui si aggiunge la componente fiscale con un aggravamento della voce IVA.

E' chiaro pertanto che in un'evenienza del genere si può ottenere un effetto di mitigazione "a valle" riducendo, di un valore equivalente alla crescita dell'IVA, il peso della componente accise, con l'obiettivo, ad esempio, di raggiungere livelli determinati dei prezzi praticati ai consumatori, in armonia con i prezzi rilevabili in altre nazioni europee. Si tratterebbe, in sostanza di una sorta di prezzo programmato e controllabile della componente energetica, che ha ricadute così rilevanti sul complesso della nostra economia.

Lo stesso tipo di intervento di controllo è certamente proponibile, in presenza di forti oscillazioni dei prezzi del mercato internazionale, per tutti i prodotti petroliferi (come olio combustibile, gasolio per auto-trazione) soggetti ad un regime fiscale in cui la voce accise sia presente e preponderante.

Per quanto si riferisce al gas metano, i cui prezzi al mercato interno sono fissati dall'Autorità di regolazione, sono proponibili analoghi meccanismi. Nell'evenienza di punte di rialzo del prezzo di approvvigionamento sul mercato internazionale, se ne possono mitigare gli effetti con la modulazione, anche in questo caso, della componente fiscale per raggiungere livelli di prezzi praticati ai clienti finali in armonia con la situazione ed i trend rilevabili in Europa.

Il problema dei costi a carico delle famiglie e delle imprese per il riscaldamento delle abitazioni e degli ambienti di lavoro merita una speciale attenzione. In particolare potrebbe verificarsi che la diminuzione dei prezzi del gasolio e/o di altri prodotti determinino una variazione al ribasso del prezzo finale rispetto a quello contrattualmente concordato all'inizio del periodo di riferimento (novembre-aprile); sarebbe pertanto opportuno inserire nei contratti una clausola che si richiami al prezzo medio del periodo, al fine di ridurre una parte degli oneri a carico delle famiglie e delle imprese.

E' inoltre necessario considerare la situazione strutturale dell'industria nazionale dei prodotti petroliferi nel suo complesso, con particolare attenzione alle fasi della logistica, della raffinazione e della distribuzione, per mettere a fuoco tutti gli elementi di criticità (come possibili inefficienze, bottle-necks ed altro) da trattare e migliorare in un'ottica a medio termine per allineare la sua performance globale ai migliori standard europei.

Aggiungo a titolo personale che c'è un problema di efficienza della rete distributiva: 22.400 punti vendita del carburante contro 10.500 e 14.000 di Regno Unito e Francia. L'erogazione media in Italia è minore, e questo potrebbe incidere negativamente sui costi medi dell'erogazione. D'altronde, dove la concorrenza è minore, come sulle autostrade, il prezzo del carburante è mediamente più alto rispetto alla fascia urbana.