

Audizione Unione Petrolifera

dott. Pasquale De Vita

*Commissione straordinaria per la verifica
dell'andamento generale dei prezzi al consumo e per
il controllo della trasparenza dei mercati*

Roma, 28 aprile 2010
Senato della Repubblica

Premessa

- Nelle ultime settimane sono riprese le polemiche sui prezzi dei carburanti, con le consuete accuse da parte delle associazioni dei consumatori alle compagnie di speculare sulle partenze legate alle festività (Pasqua, vacanze estive)
- Assistiamo ad un ripetuto e ormai programmato **assalto mediatico del tutto ingiustificato**, che ha il solo effetto di gettare discredito su un settore strategico per il Paese

Premessa

- E' vero che in questi ultimi giorni ci sono stati aumenti ma è altrettanto vero che essi sono **ampiamente giustificati** dall'andamento dei mercati internazionali tornati ai massimi dal 2008
- Va ricordato che la nostra rete di distribuzione è da tempo liberalizzata (l'ultimo intervento risale al luglio 2008 con la Legge 133/08) e sono numerosi gli operatori indipendenti con un'**offerta molto varia**
- Negli ultimi anni si è infatti molto **ridotta la presenza delle aziende integrate** (dal 70 al 60%) mentre sono cresciuti i cosiddetti convenzionati/terzi (dal 30 al 40%); il 10-15% degli operatori terzi fa in qualche modo capo a Grande distribuzione organizzata (GDO) e "pompe bianche"

Premessa

- Peraltro, l'enfasi che si dà alle dinamiche dei prezzi dei prodotti petroliferi rispetto ad altri beni di uso quotidiano ed altrettanto importanti, è contraddetta dalla recente fotografia fatta dal Ministero dell'Economia (Dipartimento del Tesoro)
- Da questa recente analisi è emerso infatti come tra il **1996 e il 2009 i prezzi dei carburanti e lubrificanti nell'area euro siano aumentati mediamente del 54,9% mentre in Italia soltanto del 36,1%**

I prezzi al consumo tra il 1996 e il 2009 (*)		
Variazioni cumulative	Italia	Zona Euro
Carburanti e lubrificanti	+36,1	+54,9
Elettricità	+36,2	+31,9
Gas	+57,4	+87,3

(*) indice armonizzato

Fonte: Elaborazione Dipartimento Tesoro, Ministero dell'Economia e delle Finanze su dati Eurostat.

- Oggi proveremo a spiegare, come fatto con i consumatori lo scorso 17 dicembre, il reale meccanismo di formazione dei prezzi e quali sono le variabili che li influenzano, con l'obiettivo di fare chiarezza ed evitare in futuro le solite polemiche

Composizione del prezzo carburanti

- Il prezzo finale dei carburanti alla pompa può essere visto come la **somma di due componenti**, quella **FISCALE** e quella **INDUSTRIALE**
- La **componente fiscale** in Italia è costituita dall'**accisa** e dall'**IVA**, che si applica, nella misura del 20%, sia alla **componente industriale** che all'**accisa** e vale per oltre metà del prezzo alla pompa dei due carburanti principali.
- Questa quota, tuttavia, è del tutto **in linea** con quanto accade nei principali paesi europei

- La **componente industriale (il c.d. “prezzo industriale” dei carburanti)**, include una importante voce di costo che è rappresentata dal valore della materia prima, **la c.d. quotazione Platts Cif High Med del relativo prodotto raffinato**, che risulta coprire circa **due terzi del prezzo**, e il c.d. **“margine lordo”** che serve a **remunerare tutti i restanti passaggi della filiera** (stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, costi di commercializzazione nonché il margine del gestore e il margine industriale) e rappresenta una quota che **si aggira tra il 10 e il 15%** del prezzo finale dei carburanti alla pompa

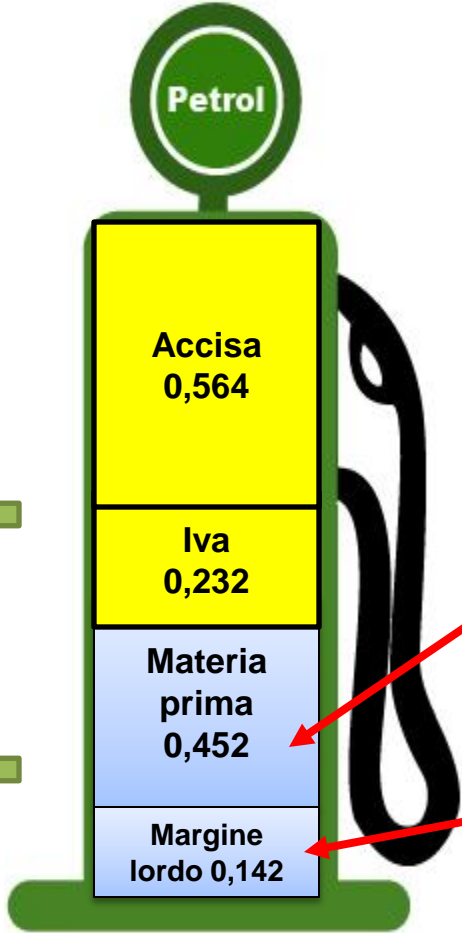
Tratto dall'indagine conoscitiva 1681 dell'Antitrust del gennaio 2007

BENZINA

“Prezzo Italia” (€/litro)
1,390
(Rilevazione Mse, 26/04/2010)

COMPONENTE FISCALE
58%
0,796 €/litro

PREZZO INDUSTRIALE
42%
0,594 €/litro



Solo su questo segmento, pari al 32%, agisce l'effetto cambio euro/dollaro

Solo su questa voce, pari al 10%, l'operatore può agire per modificare il prezzo alla pompa

Accisa: imposta fissa che grava sulla quantità dei beni prodotti

Iva: imposta (pari al 20%) che colpisce il valore dei prodotti soggetti ad accisa e che grava sulla stessa accisa

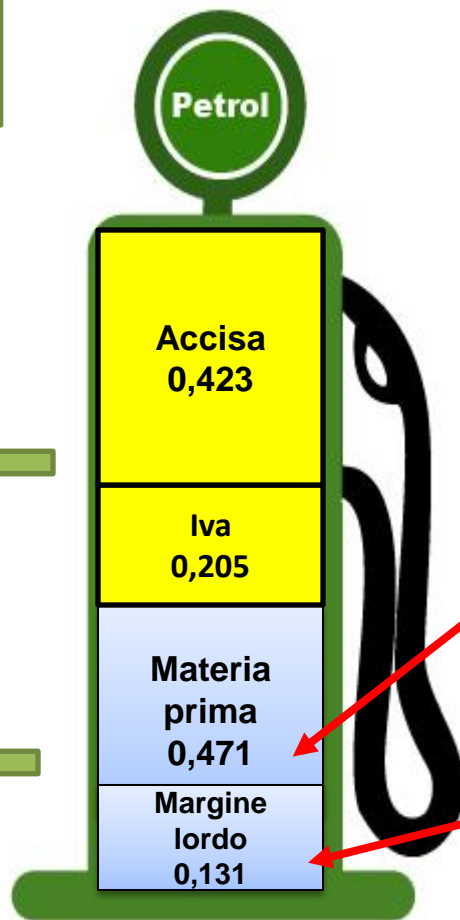
Materia prima: quotazione *Platts* benzina sul mercato internazionale

Margine lordo: differenza tra prezzo di vendita al netto delle tasse e il costo della materia prima (*Platts Cif Med*) e serve a remunerare tutti i restanti passaggi della filiera cioè stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, costi di commercializzazione, ammortamenti, oneri finanziari, nonché il margine del gestore (circa 0,045 €/lt) e l'utile netto della compagnia che oscilla tra 1 e 1,5 centesimi €/lt.

“Prezzo Italia” (€/litro)
1,230

(Rilevazione Mse, 26/04/2010)

DIESEL



COMPONENTE FISCALE
51%
0,628 €/litro

PREZZO INDUSTRIALE
49%
0,578 €/litro

Solo su questo segmento, pari al 38%, agisce l'effetto cambio euro/dollaro

Solo su questa voce, pari al 11%, l'operatore può agire per modificare il prezzo alla pompa

Accisa: imposta fissa che grava sulla quantità dei beni prodotti

Iva: imposta (pari al 20%) che colpisce il valore dei prodotti soggetti ad accisa e che grava sulla stessa accisa

Materia prima: quotazione *Platts* benzina sul mercato internazionale

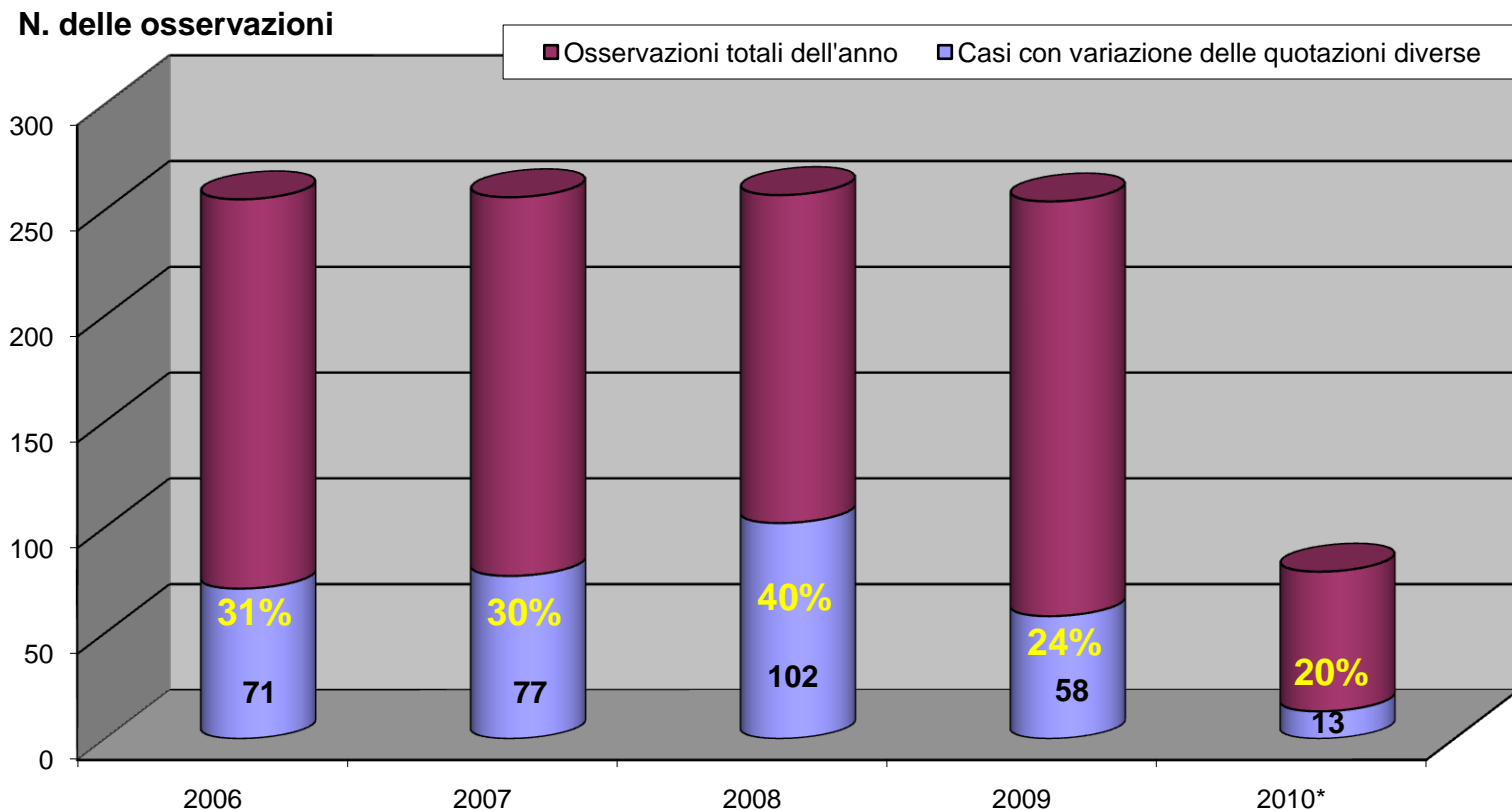
Margine lordo: differenza tra prezzo di vendita al netto delle tasse e il costo della materia prima (*Platts Cif Med*) e serve a remunerare tutti i restanti passaggi della filiera cioè stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, costi di commercializzazione, ammortamenti, oneri finanziari, nonché il margine del gestore (circa 0,045 €/lt) e l'utile netto della compagnia che oscilla tra 1 e 1,5 centesimi €/lt.

Perché il *Platts* dei prodotti e non il greggio tal quale?

- Collegare l'andamento dei prezzi dei carburanti a quello del greggio tal quale è un **ERRORE METODOLOGICO**
- Il riferimento corretto, internazionalmente adottato, per valutare l'andamento dei prezzi dei carburanti **non è il greggio** ma il valore dei **prodotti raffinati scambiati sul mercato internazionale rilevati quotidianamente dal *Platts* (agenzia specializzata indipendente)** in base alle condizioni domanda/offerta del momento
- Esso rappresenta infatti **il valore a cui le raffinerie possono vendere una tonnellata** di benzina o di gasolio in quel dato giorno ed è dunque il riferimento per qualsiasi operatore economico: **un bene in qualsiasi mercato è sempre valutato ai prezzi del momento**

- Inoltre, pur derivando da esso, i prezzi internazionali dei carburanti **non hanno sempre una precisa correlazione** con quelli del greggio rappresentando, così come accade con altre materie prime (acciaio, ferro, zinco), mercati diversi sono influenzati da variabili diverse
- Questo perché i **primi rispondono a consegne fisiche**, cioè di prodotto reale e non sulla carta; **i secondi invece rispondono a logiche finanziarie** dunque legate alle aspettative (come sta accadendo in queste settimane)
- **Tra il 2006 e il 2009, nel 30-40%** dei casi le quotazioni dei prodotti raffinati *Platts* hanno infatti mostrato **andamenti di segno opposto** rispetto a quelli del greggio e, anche quando sono stati dello stesso segno, nella stragrande maggioranza dei casi hanno presentato diversa entità; lo stesso sta accadendo in **questi primi mesi del 2010**

Confronto fra le variazioni delle quotazioni del greggio e quelle dei prodotti raffinati. Casi in cui i movimenti non sono nella stessa direzione

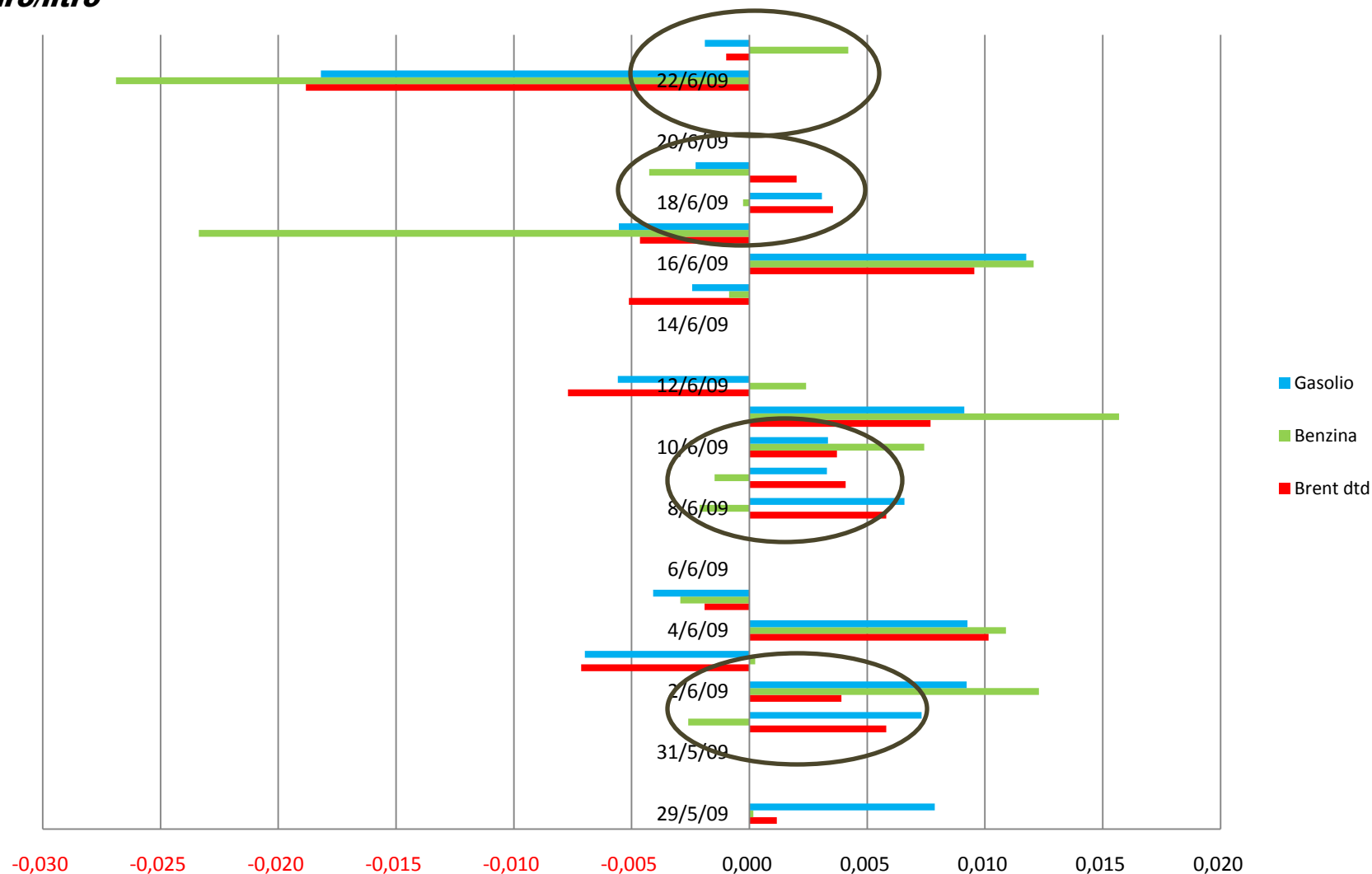


(1) Nei primi 9 mesi del 2008 tale percentuale era pari al 45% delle osservazioni.

* Fino al 4 aprile 2010.

Confronto fra variazioni quotazioni del greggio e prodotti raffinati

Euro/litro



Fonte : elaborazioni su dati Platts

(1) Nei primi 9 mesi del 2008 tale percentuale era pari al 45% delle osservazioni.

* Fino al 4 aprile 2010

Qual è il prezzo di riferimento?

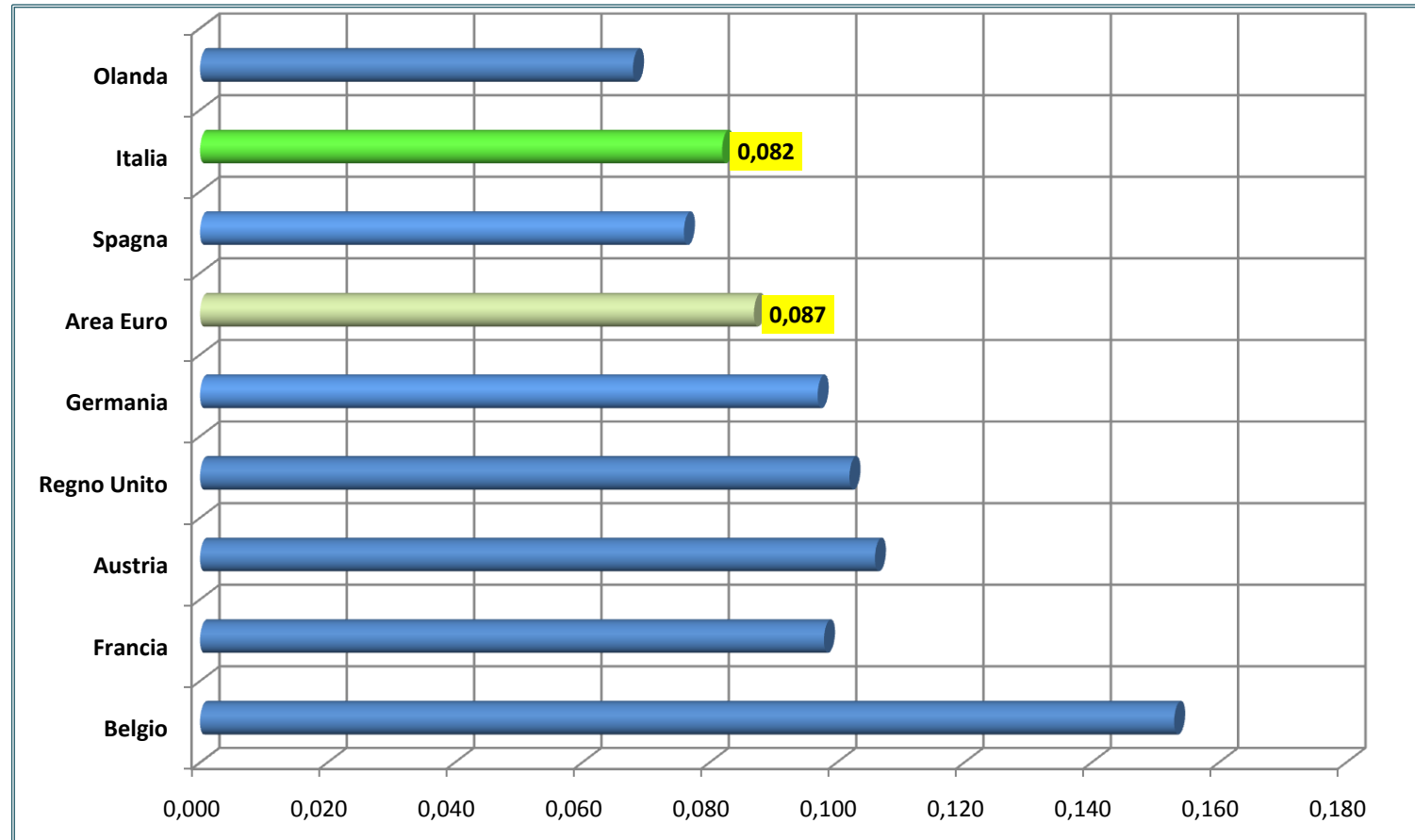
- Il “**prezzo Italia**” (**al netto delle tasse**) è quello rilevato ogni lunedì dal Ministero dello Sviluppo Economico sulla base della procedura definita a livello comunitario (Decisione 1999/280/CEE), e rappresenta la **ponderazione** dei diversi prezzi consigliati dalle compagnie sul territorio nazionale, per le diverse modalità di servizio e per le diverse politiche di sconto
- Esso è l’**unico riferimento ufficiale per ogni confronto** sull’aderenza dei prezzi interni agli andamenti degli altri mercati europei ed è inviato settimanalmente alla Commissione europea che provvede ad elaborare una media europea
- Ciò che evidenzia il comportamento del mercato nazionale rispetto a quello europeo è il **c.d. “stacco europeo”** che si calcola su questa media

Cosa rappresenta lo “stacco europeo”?

- Il c.d. “**stacco europeo**” rappresenta il **delta strutturale** del nostro Paese rispetto alla media europea e nel periodo 2005-2009 è stato mediamente pari a **3,5 centesimi euro/litro** sia per la benzina che il gasolio
- Per un confronto corretto bisogna fare riferimento alla **media dell’area euro (16 Paesi)** ovvero tutti i paesi che adottano la stessa moneta
- Tale “stacco Ue” risulta **sostanzialmente stabile nonostante il calo dei consumi e l’aumento del numero dei punti vendita** intervenuto negli ultimi anni
- Servono pertanto **interventi strutturali** per allinearci all’Europa

- L'Italia presenta una **rete distributiva diversa e più costosa** rispetto agli standard dei principali Paesi europei – in termini di numero di punti vendita, erogato, “selfizzazione” e non oil
- Al netto di tale differenza strutturale, i **prezzi interni** si muovono **in linea con quelli europei**
- La stessa compagnia con **due impianti** in Italia **vende la stessa quantità di carburanti** che in **Francia e Germania** vende **con un solo impianto**
- Nonostante tali differenze già oggi su almeno **6.000 impianti italiani** è **possibile trovare prezzi ben al di sotto della media europea**

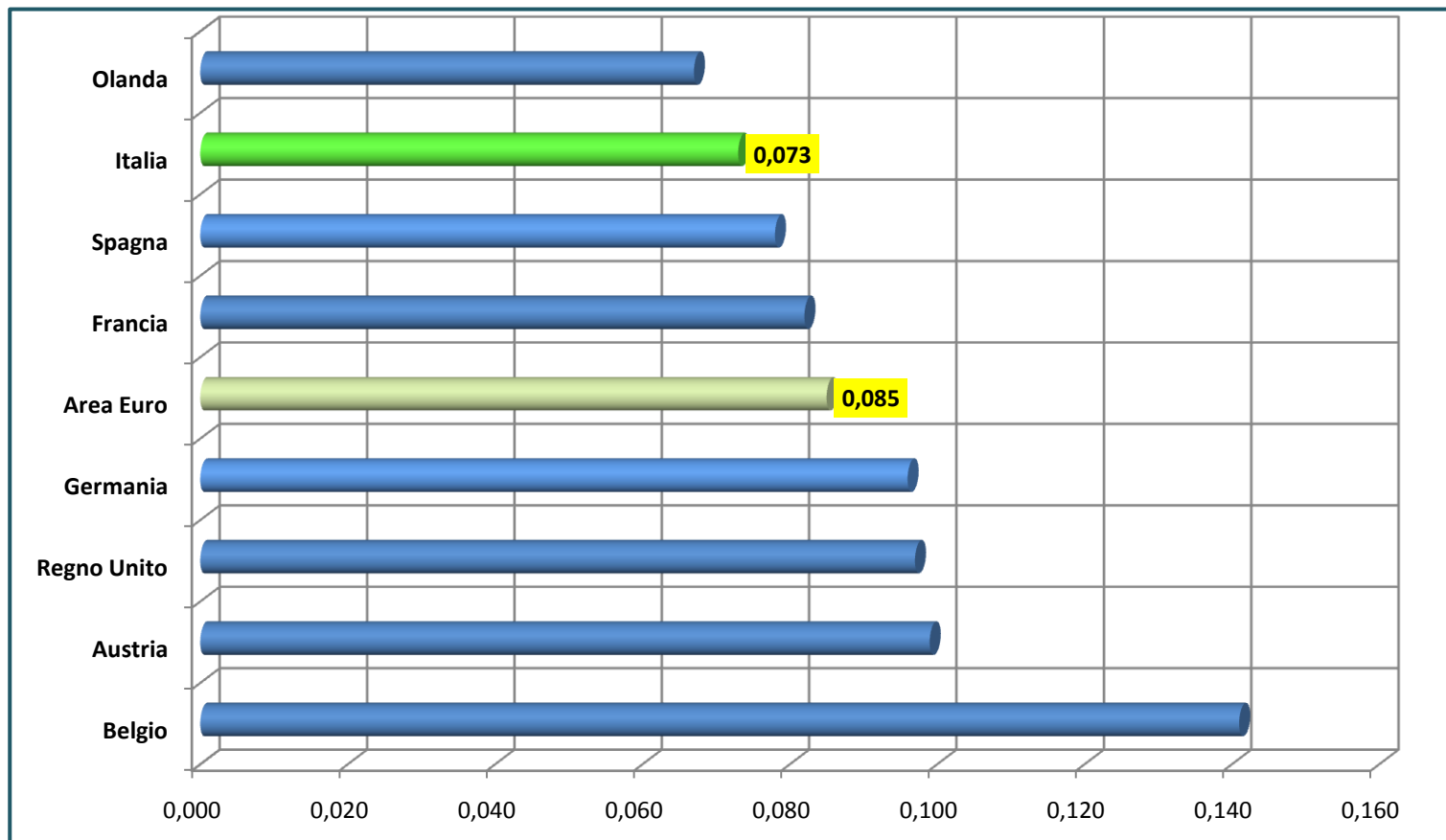
Variazioni prezzi della benzina in Europa nel 2010*



Fonte: Commissione europea

*Aggiornato al 26 aprile

Variazioni prezzi del gasolio in Europa nel 2010*



Fonte: Commissione europea

*Aggiornato al 26 aprile

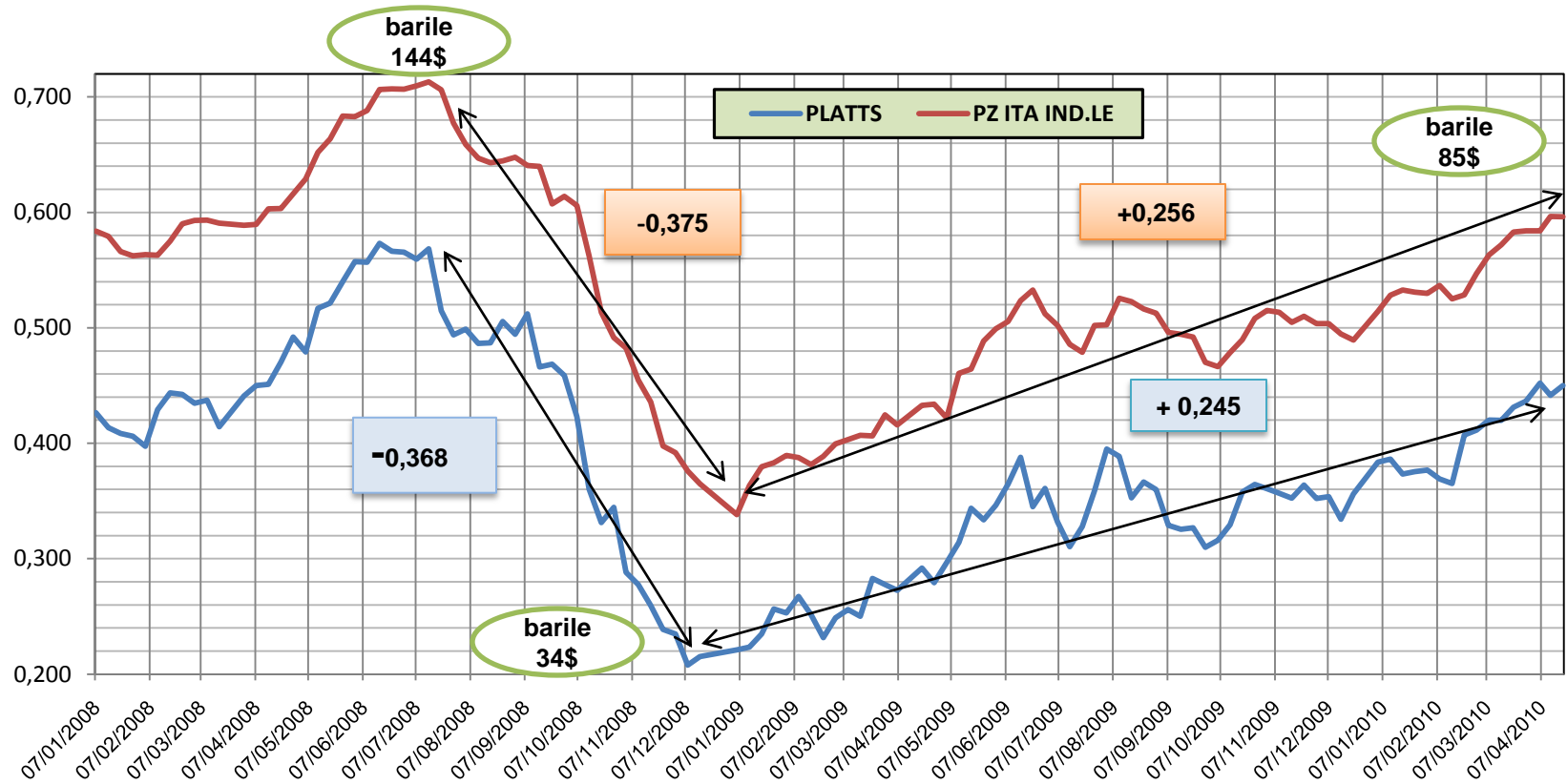
Nessuna “doppia velocità”

- Una delle accuse ricorrenti che vengono rivolte alle compagnie petrolifere è quella di essere **molto veloci nell’aumentare i prezzi e lentissime nel diminuirli**
- Affermazioni che si basano più su **impressioni** che dati di fatto
- Uno specifico **studio econometrico realizzato da Prometeia** - presentato al Cncu il 17 dicembre 2009 - ha analizzato il fenomeno nel periodo 1997-2009 ed ha concluso che per la **benzina la simmetria è completa** mentre nel caso degli altri prodotti osservati (gasolio auto, riscaldamento ed olio combustibile) risulta soddisfacente salvo alcuni casi *borderline*

- Complessivamente, Prometeia afferma che su **1000 casi esaminati solamente in 107** si può rifiutare l'ipotesi di simmetria
- Una perfetta simmetria è **impossibile** date le condizioni estremamente volatili dei mercati internazionali, così come accade per altre materie prime
- Nello studio si afferma inoltre che, concentrandosi sugli ultimi anni, le ampie fluttuazioni che hanno interessato le quotazioni internazionali dei prezzi petroliferi **sono state riflesse non interamente, sia in salita che in discesa, dai prezzi industriali**

- Un più recente studio di un ricercatore della **Banca d'Italia (marzo 2010)** ha confermato i risultati raggiunti da Prometeia con un'analisi ancora più dettagliata delle variabili, con riferimento agli Stati Uniti e ad alcuni paesi dell'area euro (Francia, Germania, Spagna e Italia)
- Nello studio si afferma che i risultati **non segnalano asimmetrie significative** nella risposta dei prezzi al netto delle imposte a shock petroliferi
- Il meccanismo di trasmissione si **esaurisce in poche settimane** in tutti i casi e mercati esaminati: 2-3 settimane per Germania e Francia; 4-5 settimane per Spagna ed Italia; un intervallo di poco inferiore per la media euro e per gli Stati Uniti

Benzina - quotazioni internazionali e prezzo senza tasse (2008- aprile 2010)



Fonte: elaborazioni su dati Platts e Mse

Prezzo industriale e Platts: andamenti 2010

BENZINA *	QUOTAZIONI PLATTS		PREZZO ITALIA		quotazione greggio	
	\$/tonn.	€/litro		€/litro	\$/bbl.	€/litro
Media Gen 2010	718	0,379	0,530	1,313	76,25	0,336
Media Feb 2010	697	0,384	0,532	1,315	73,20	0,336
Media Mar 2010	767	0,427	0,574	1,365	77,66	0,360
Media Apr 2010	786	0,442	0,592	1,387	83,02	0,389
Var. Aprile vs. Gennaio		0,063	0,062			0,053
GASOLIO AUTO*	QUOTAZIONI PLATTS		PREZZO ITALIA		quotazione greggio	
	\$/tonn.	€/litro		€/litro	\$/bbl.	€/litro
Media Gen 2010	649	0,384	0,535	1,150	76,25	0,336
Media Feb 2010	627	0,387	0,534	1,148	73,20	0,336
Media Mar 2010	681	0,424	0,571	1,192	77,66	0,360
Media Apr 2010	727	0,457	0,594	1,220	83,02	0,389
Var. Aprile vs. Gennaio		0,073	0,059			0,053

*aggiornato al 26 aprile

Un confronto tra periodi festivi

Benzina

Settimana di Pasqua

08-apr	2007
23-mar	2008
12-apr	2009
04-apr	2010

Da Natale alla Befana

2007
2008
2009

Esodi estivi (*)

2007
2008
2009

Variazioni in euro/litro del periodo

platts

0,014

0,019

0,023

0,024

0,013

0,004

0,040

0,020

0,003

-0,015

pz italia

0,012

-0,002

0,019

0,005

0,016

0,001

0,036

-0,008

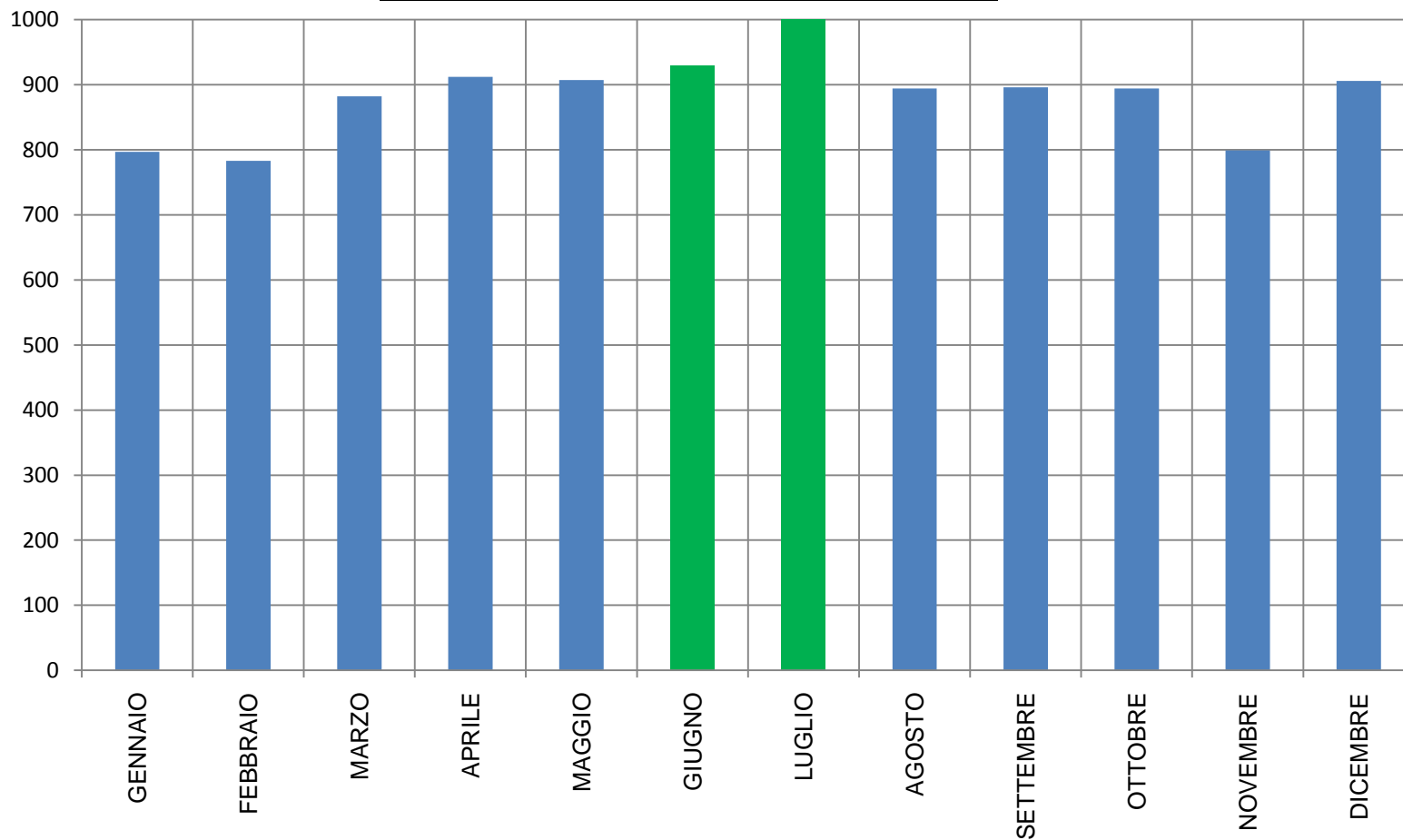
-0,004

-0,014

(*) dal 1° venerdì di Agosto
fino a fine mese

In quali periodi si consuma di più?

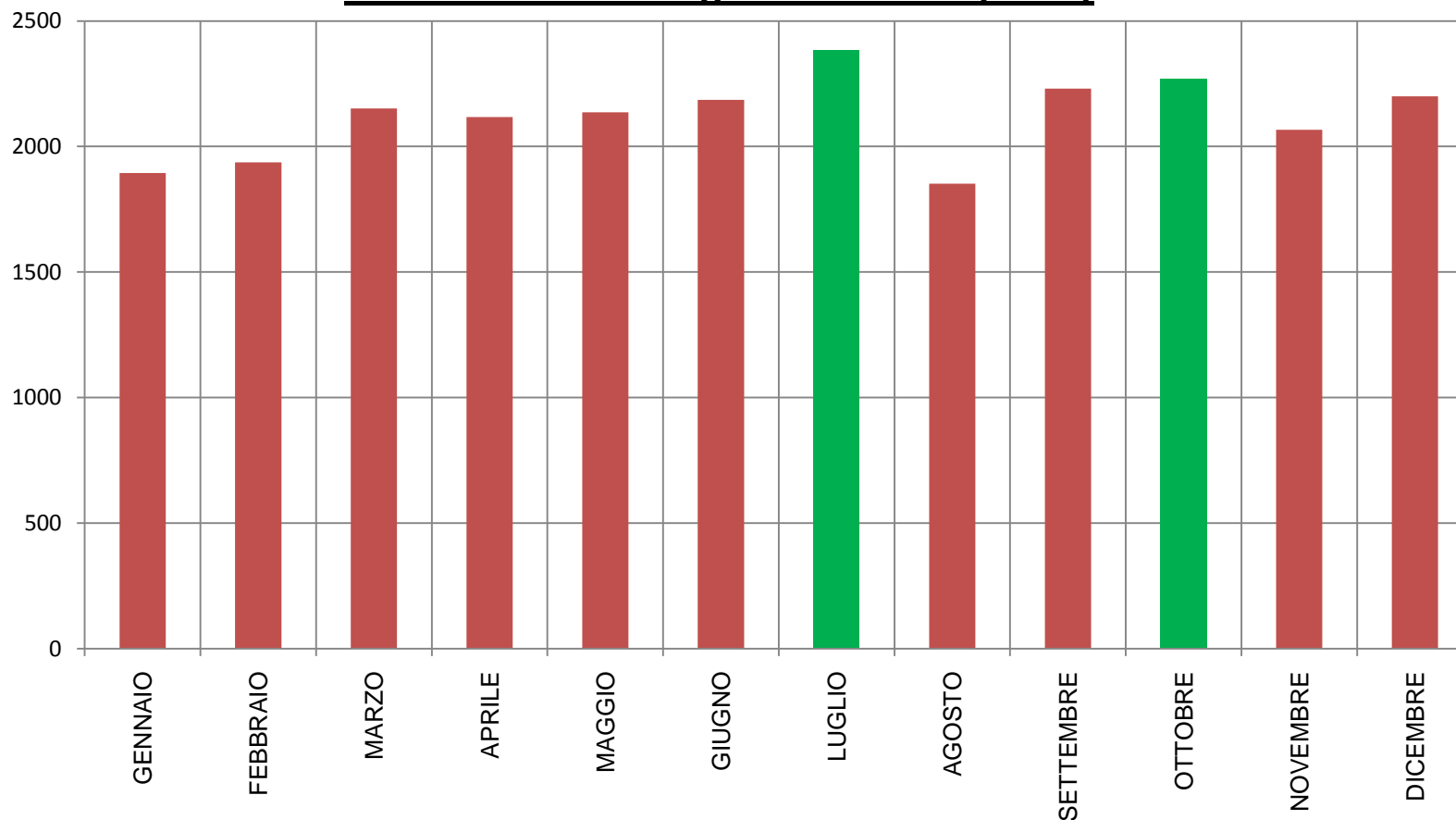
Consumi mensili di benzina (2009)



Fonte: elaborazione su dati Mse

In quali periodi si consuma di più?

Consumi mensili di gasolio motori (2009)



Fonte: elaborazione su dati Mse

Lo stato del settore

- Riteniamo utile fornire in questa sede alcune indicazioni sullo stato in cui versa il settore petrolifero
- La situazione è attualmente **molto difficile** a causa della forte contrazione dei volumi, calati di quasi 18 milioni di tonnellate negli ultimi 6 anni - di cui oltre 5 nel solo ultimo anno
- Complessivamente il **settore downstream nel 2009 ha complessivamente perso oltre un miliardo di euro** e le prospettive non sono delle più rosee
- Nonostante ciò, viene ancora dipinto come un settore ad alta redditività dal quale attingere per le più svariate esigenze: non è più così

DATI DEL SETTORE

IL 2009 UN ANNO DA DIMENTICARE

CONSUMI ITALIANI:

5,3 milioni di t in meno (-6,6%) nel 2009
17,9 milioni di t in meno negli ultimi 6 anni: la stessa riduzione del 2° shock petrolifero fra il 1980 e il 1985
75,1 milioni di t consumati nel 2009 sono più bassi dei 76,2 del 1970

ESPORTAZIONI^(*):

2,5 milioni di t in meno (-8,6%) nell'anno 2009
equivalenti a circa
6,4 miliardi di euro in meno (-40%) rispetto al 2008

(*) Nel 2008 hanno contribuito per 15,3 miliardi di euro alla bilancia commerciale italiana.

Lo stato del settore

- Le criticità maggiori riguardano il **sistema di raffinazione**, al pari del resto d'Europa, che si potrebbe trovare nella necessità di chiudere alcuni impianti
- I **tassi di lavorazione** nel corso del 2009 sono scesi intorno all'80% rispetto ad una media vicina al 95% negli anni precedenti
- Nei prossimi anni serviranno **ingenti investimenti** per adeguare gli impianti alla nuova qualità dei prodotti dettate da normative ambientali sempre più severe, dopo i circa 17 miliardi già investiti nel periodo 1997-2008
- Le difficoltà dovranno essere gestite nell'ambito di un quadro normativo sui **cambiamenti climatici** unilaterale ed estremamente esigente che potrebbe portare ad un ulteriore taglio delle lavorazioni di circa 20 milioni di tonnellate, circa il 20% della capacità attuale

Lo stato del settore

- Altro aspetto è quello del riassetto della **distribuzione carburanti** di cui si sta occupando il Ministero dello Sviluppo Economico con la collaborazione fattiva degli operatori
- L'Unione Petrolifera ha partecipato attivamente ai lavori dei diversi tavoli istituiti che hanno portato nei giorni scorsi ad un **protocollo di lavoro** con diverse misure cui verrà data attuazione nelle prossime settimane
- Misure che puntano a **ridurre i costi di sistema** di 2-3 centesimi euro/litro nell'arco di un triennio
- Sarà importante attuare tali interventi tenendo conto dei **rilievi dell'Antitrust** soprattutto in materia di “prezzo settimanale”

Lo stato del settore

- Quando si ipotizzano interventi sulla filiera distributiva non va tuttavia dimenticato che le aziende petrolifere con i marchi noti a livello nazionale ormai **sono titolari solo del 60%** della rete
- Nel **restante 40% dei casi** i titolari sono **soggetti terzi** che solitamente fanno accordi con le aziende petrolifere (accordi di convenzionamento) per poter esporre il loro marchio e rifornirsi dalle stesse ma possono anche esporre marchi propri e approvvigionarsi sul **mercato libero che già esiste** (c.d. pompe bianche 2000-2500 p.v.)
- Solo un **numero limitato di impianti è gestito direttamente** dal titolare dell'autorizzazione

Lo stato del settore

- Quando non gestiti direttamente, sulla base del D.Lgs. 32/98 gli impianti possono essere affidati a terzi (c.d.gestori) solo con un contratto di **cessione gratuita** dell'uso di tutte le attrezzature (c.d. comodato petrolifero) di durata **non inferiore a sei anni**, rinnovabili per lo stesso periodo
- Al contratto di comodato si può associare, sempre per legge, solo un **contratto somministrazione di carburanti** disciplinato sulla base di disposizioni comunitarie
- In merito la UE prevede la possibilità di accordi di esclusiva di durata non superiore a cinque anni, superabili nel caso che l'acquirente (gestore) operi in locali e terreni di proprietà del fornitore (compagnia petrolifera) in quanto **“sarebbe irragionevole attendersi che un fornitore acconsenta alla vendita di prodotti concorrenti in locali e terreni di sua proprietà senza il suo consenso”**. (Comunicazione UE 2000/C 291/01 recante Linee direttrici sulle restrizioni verticali - punto 59)

Lo stato del settore

- La presenza di un unico rapporto contrattuale, definito per legge, rappresenta **un'ingerenza nei rapporti privatistici azienda/gestore** unica in Europa, retaggio del regime concessorio che prima disciplinava il settore, oggi soggetto a semplice autorizzazione (con silenzio/assenso) e completamente liberalizzato
- Una **maggiore flessibilità** nei rapporti contrattuali, come avviene nel resto d'Europa, porterebbe maggiore efficienza nel settore
- Le misure decise d'intesa con il MISE hanno proprio questo obiettivo anche in tema di **trasparenza dei prezzi**
- L'Unione Petrolifera ha salutato positivamente l'idea di una **Commissione *super partes*** che affronti il problema una volta per tutte e sgombri il campo da inutili polemiche