



RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 28

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

10^a COMMISSIONE PERMANENTE (Industria,
commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA DINAMICA DEI PREZZI
DELLA FILIERA DEI PRODOTTI PETROLIFERI,
NONCHÉ SULLE RICADUTE DEI COSTI DELL'ENERGIA
ELETTRICA E DEL GAS SUI REDDITI DELLE FAMIGLIE
E SULLA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

94^a seduta: martedì 6 ottobre 2009

Presidenza del presidente CURSI

I N D I C E**Audizione del Garante per la sorveglianza dei prezzi Roberto Sambuco**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 10 e <i>passim</i>	* SAMBUCO	Pag. 3, 11
BUBBICO (PD)	8		
FIORONI (PD)	11		
GARRAFFA (PD)	10		
MESSINA (PdL)	9		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-IO SUD:Misto-IS; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il Garante per la sorveglianza dei prezzi, dottor Roberto Sambuco, accompagnato dal dottor Bernardo Pizzetti, responsabile dell'Osservatorio prezzi del Ministero dello sviluppo economico.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del garante per la sorveglianza dei prezzi Roberto Sambuco

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla dinamica dei prezzi della filiera dei prodotti petroliferi, nonché sulle ricadute dei costi dell'energia elettrica e del gas sui redditi delle famiglie e sulla competitività delle imprese, sospesa nella seduta del 29 luglio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del Garante per la sorveglianza dei prezzi, dottor Roberto Sambuco, al quale rivolgiamo i nostri auguri di buon lavoro, poiché ha assunto il suo incarico soltanto lo scorso agosto. È qui presente anche il dottor Bernardo Pizzetti, responsabile dell'Osservatorio prezzi del Ministero dello sviluppo economico.

SAMBUCO. Signor Presidente, preliminarmente ringrazio gli onorevoli senatori per l'ospitalità e per l'opportunità che ci viene offerta con questa audizione. A differenza di quanto si fa di solito, ho preparato una sintesi – spero puntuale – dei temi che riteniamo rilevanti e sui quali vorremmo concentrare la vostra attenzione.

Mi fa particolarmente piacere – lo affermo senza alcuna retorica – essere qui presente. Leggendo i resoconti del dibattito svolto in Senato sulla cosiddetta legge sviluppo, ho constatato che questa Commissione ha una particolare competenza sul tema dei carburanti e si è particolarmente interessata all'argomento, tant'è vero che ha contribuito all'emanazione della norma – che ritengo fondamentale – sulla pubblicità dei prezzi. Il contesto sarebbe stato in ogni caso rilevante, ma lo è ancora di più appunto per queste motivazioni.

Il mio intento è di fornire le prime conclusioni dell'indagine che abbiamo svolto. In agosto, su indicazione del ministro Scajola, dopo che –

come ricorderete – c'erano state ulteriori tensioni sul tema dei prezzi dei carburanti, abbiamo riaperto un'indagine in merito, sulla quale comunque avevamo mantenuto desta l'attenzione.

Nella documentazione che ho consegnato agli Uffici della Commissione è riportata l'analisi dei prezzi al consumo dei carburanti, nell'ambito della quale tenterò di evidenziarvi i dati sensibili. In questi due mesi abbiamo svolto una serie di audizioni di tutte le compagnie petrolifere, che sono state ricevute separatamente proprio perché abbiamo voluto indagare su dati sensibili che non potevano essere condivisi. A seguito di questo lavoro, abbiamo stilato una tabella sul prezzo al consumo dei carburanti.

Per quanto riguarda la benzina, se compariamo il prezzo e facciamo una classifica tra i 27 Paesi dell'Unione europea, risulta che, al 29 settembre del 2008, ci collocavamo al ventitreesimo posto; al 28 settembre del 2009, ossia un anno dopo, siamo risaliti in ventiduesima posizione: la prima posizione è occupata dal Paese più virtuoso, dove si offre il prodotto al prezzo migliore. Qualunque sia l'opinione in merito, in relazione ai diversi punti di riferimento che si assumono, questo dato già di per sé fa riflettere, perché ci troviamo nella parte bassa della classifica, mentre i Paesi confrontabili con il nostro sono in posizioni ben più virtuose. Ciò evidentemente, checché se ne dica, costituisce un problema poiché si basa su un dato inconfutabile.

Anche con riferimento al prezzo del gasolio purtroppo ci collochiamo in una posizione di classifica molto bassa: siamo indietro e, in compagnia di Svezia, Finlandia e Slovacchia, ci posizioniamo nella parte bassa della classifica, al ventitreesimo posto su 27. Tra i peggiori in Europa.

Successivamente, abbiamo analizzato un altro dato rilevante. Per chiarirci le idee su questo mercato, abbiamo valutato il peso della componente fiscale, perché su questo tema – a mio avviso – si è fatta confusione. Da questo punto di vista, invece, l'Italia è un Paese virtuoso, poiché la nostra componente fiscale incide sul prezzo totale della benzina per il 62,1 per cento (si tratta di un dato riferito ad un determinato giorno, ma comunque indicativo), mentre nell'Unione europea la media è del 63,8 per cento. Se poi prendiamo a riferimento i Paesi più importanti a noi maggiormente comparabili constatiamo che l'aliquota fiscale, all'interno del prezzo della benzina, pesa in Gran Bretagna per il 66,3 per cento, in Francia per il 65 per cento ed in Germania per il 67 per cento; solo la Spagna è più virtuosa.

Possiamo quindi trarre una seconda conclusione, vale a dire che fiscalmente non siamo penalizzati, rispetto al resto dell'Europa: siamo anzi al di sotto della media europea. Pertanto, qualunque accusa per cui l'aumento del prezzo della benzina dipenderebbe dalla fiscalità è strumentale, semplicemente non vera. Analogo discorso può essere fatto per il gasolio.

Quindi, da un lato abbiamo sgombrato il campo da una polemica strumentale sulla componente fiscale del prezzo dei carburanti, dall'altro abbiamo rilevato che in effetti, se confrontiamo i prezzi con gli altri Paesi europei, non ci troviamo in una buona situazione.

Un altro dato significativo è costituito dal cosiddetto «stacco», vale a dire il divario esistente tra il prezzo medio dei carburanti in Italia in questo momento (abbiamo calcolato una media fra i prezzi di tutte le compagnie) e quello degli altri Paesi europei. In particolare, abbiamo assunto come riferimento il prezzo medio rilevato nell'Unione monetaria europea (UME), vale a dire in quei Paesi che hanno adottato l'euro, in modo che il confronto sia depurato dalla questione del cambio.

Nel confronto con i Paesi della zona euro, si registra purtroppo uno stacco, una differenza negativa del nostro prezzo medio della benzina, che nel 2007 era di 2,5 centesimi, nel 2008 è diventato di 3,4 centesimi e nei primi mesi del 2009 è di 3,6 centesimi. Anche il *trend*, quindi, non è positivo. Analoga situazione si verifica anche per il gasolio: nel 2007 lo stacco rispetto alla benzina era più alto, poi si è stabilizzato seppure sempre al valore più alto.

Con questo indice, che è sintetico ma – ripeto – indicativo, si evidenzia dunque un dato sfavorevole per il nostro Paese.

Introduco ora l'ultimo dei dati di cui intendo riferire, in modo che, incrociati tra loro, possano risultare significativi ed utili a comprendere meglio le conclusioni che poi illustrerò sinteticamente. Il documento che ho consegnato agli Uffici della Commissione riporta due grafici che indicano l'andamento del margine lordo della benzina senza piombo e del gasolio per auto. Il margine lordo si calcola sulla base del prezzo industriale, vale a dire del prezzo al consumo al netto della parte fiscale, in maniera da poter confrontare solo i prezzi pagati dall'industria. Il grafico riporta il prezzo industriale all'ingrosso, il cosiddetto Platt's. Vorrei precisare che il prezzo di riferimento non è quello del petrolio al barile ma quello che ne deriva, vale a dire il prezzo del prodotto raffinato che le compagnie pagano all'ingrosso: il Platt's è il mercato di riferimento internazionale di questo prezzo. Il margine lordo, sostanzialmente, è dato dalla differenza tra il prezzo all'ingrosso e il prezzo al dettaglio, rappresentati nel grafico da due curve: si tratta, in breve, del margine che hanno le compagnie nella vendita del prodotto petrolifero. Il documento riporta anche i valori medi annuali del margine lordo dal 2003 al 2009 da cui possiamo evincere che il margine lordo, purtroppo (spiegherò poi i motivi di questa mia preoccupazione), è in crescita e ciò naturalmente costituisce un bene per l'industria che, peraltro, è legittimata a registrare margini in crescita. Tale margine sta progressivamente aumentando. Nel 2007 il valore medio annuo del margine lordo era di 13,4 centesimi di euro al litro per la benzina, nel 2008 addirittura è salito a 15,4, mentre nei primi nove mesi del 2009 è di 14,7. Segnalo che dall'inizio di giugno ad oggi, quindi negli ultimi quattro mesi, il margine lordo è salito addirittura a 15,6 centesimi di euro al litro. Lo stesso andamento, come si può verificare nel documento, si registra per il gasolio.

Vorrei far notare che l'aumento dello stacco rispetto alla media europea – che dimostra, quindi, una scarsa efficienza dell'Italia in confronto al resto d'Europa – e la contestuale crescita del margine concorrono a creare un divario dall'Europa che si scarica sul consumatore, in quanto aumenta

il «loro» guadagno ma si incrementa anche la differenza esistente con gli altri Paesi. Faccio presente che entrambe le variabili crescono in un mercato che è una *commodity* pura, molto semplice, perché presenta caratteristiche sostanzialmente stabili: non c'è innovazione e non c'è *appeal* di *marketing*, se non molto relativo in quanto non si vendono carburanti rosa o tecnologici (che insistano su mercati molto limitati): il prodotto è analogo e la gente si reca dal distributore per fare rifornimento. Pertanto, se in un mercato di questo tipo le compagnie riescono a spuntare margini maggiori (è così per definizione, non lo affermo io), ciò significa che qualcosa non funziona in termini di efficienza del mercato stesso e per il consumatore che fruisce del servizio: in una situazione di questo tipo, in cui – ripeto – aumentano lo stacco ed anche il margine lordo, il consumatore viene penalizzato. Dobbiamo quindi capire come intervenire, per fare in modo che il mercato sia efficiente.

A questo proposito vorrei fare una premessa alle conclusioni. In tutto questo processo sicuramente non sta funzionando la «sanzione» del consumatore sui prezzi inefficienti. Questo è il dato di consapevolezza su cui stiamo ragionando per capire come intervenire e quali ulteriori misure strutturali applicare.

Vorrei però aggiungere una ulteriore notazione in merito ai grafici relativi all'andamento del margine lordo in cui è possibile notare che la curva che indica il prezzo Italia si adegua a quella che indica le quotazioni Platt's, sia in crescita che in diminuzione, alla stessa velocità. È questo l'annoso tema di cui si dibatte più che di ogni altro. Vorrei però rilevare che è vero che permane la differenza fra il prezzo Italia e il prezzo Europa, ma un'analisi attenta dell'andamento delle due curve dimostra che in ribasso la curva dei prezzi al dettaglio non è perfettamente «sincronizzata» alla curva relativa alla quotazione Platt's, a dimostrazione che il prezzo al dettaglio scende più lentamente di quanto scenda invece il prezzo all'ingrosso. Questo tema, quindi, si pone.

Nel mese di agosto si sono svolti degli incontri con il Ministero dello sviluppo economico e con il Garante dei prezzi a seguito dei quali si è potuto registrare nell'adeguamento del prezzo in ribasso un comportamento leggermente più virtuoso, anche se diversificato da compagnia a compagnia, che stiamo attentamente monitorando. Ad ogni modo, possiamo dire che il mercato nella sua interezza si è «comportato meglio», anche se storicamente questa maggiore lentezza esiste e chiaramente scarica oneri sul consumatore. L'insieme di queste variabili fa sì che i due-tre centesimi di discesa del prezzo dei carburanti ci siano tutti.

Mi avvio a concludere. Dal nostro punto di vista, per rendere più efficiente il mercato e per ridurre lo stacco tra prezzo Italia e prezzo Europa bisognerebbe procedere a riforme strutturali. Innanzi tutto, sarebbe opportuno liberalizzare gli orari di apertura dei distributori (la rigidità degli orari italiani si riscontra in nessuna altra parte del mondo), perché maggiore flessibilità di orario significa anche maggiore efficienza. In secondo luogo, bisognerebbe facilitare l'apertura di attività *non oil* e consentire accanto alla vendita dei carburanti anche quella di prodotti *food* serviti in

bar, di tabacchi, di giornali ed altro ancora. Oggi è complicato ottenere le autorizzazioni, perché le procedure prevedono ancora delle strozzature. Negli altri Paesi, invece, il distributore è quasi per definizione un punto vendita che tratta anche il carburante; in Italia accade esattamente il contrario. Inoltre, sarebbe opportuno estendere il più possibile il *prepay* (quello che noi definiamo impropriamente *self-service*) e facilitare l'apertura di distributori senza gestori, fenomeno già piuttosto in uso negli altri Paesi che però anche da noi sta cominciando a registrare alcuni primi segnali positivi. Tali distributori rimarrebbero quindi aperti tutto il giorno e ciò comporterebbe dei risparmi oltre che una possibilità di vendita molto significativa; inoltre, consentirebbe di aprire spazi di mercato oggi inesistenti. Sarebbe inoltre auspicabile estendere l'uso della carta di credito. È francamente incredibile che se si utilizzano le carte di credito per l'acquisto di carburanti si debba pagare una commissione fissa pari a 0,77 centesimi, molto più elevata rispetto a qualunque altro tipo di prodotto. Per questo motivo la carta di credito viene connotata molto negativamente ed è quindi poco utilizzata. Inoltre, nei *prepay* bisognerebbe rendere possibile l'utilizzo – oltre al contante – delle carte di credito. Queste misure, nel loro complesso, potrebbero aiutare a ridurre le strozzature indubbiamente esistenti, che però solo in parte contribuiscono a determinare quello stacco cui ho accennato in precedenza.

Un altro aspetto da considerare, molto rilevante anche perché è collegato al vostro intervento, è la trasparenza. Quello che sottoponiamo, onorevoli senatori, è un primo *step* davvero molto importante. Grazie alle indagini da noi svolte, abbiamo raccolto molti dati e verificato che vi sono due problemi sul tema della trasparenza.

La prima questione l'avete risolta voi, con il vostro intervento, e riguarda la pubblicità dei prezzi: i prezzi devono infatti essere pubblicizzati. Grazie all'attività che abbiamo svolto in questi mesi, è già pronto il modello che ci consente di realizzare la banca dati di cui avete previsto l'istituzione: il gestore potrà comunicare i dati sui prezzi in tre modi, cioè via telefono, con sms o tramite Internet. A quel punto saremo pronti non solo a pubblicizzare questi dati, ma anche a farlo in modo intelligente, vale a dire tenendo presenti georeferenzialità e confrontabilità. Ritengo che questo passaggio, una volta che sarà reso operativo, sarà di fondamentale importanza, perché consentirà non solo di verificare i prezzi, ma anche di confrontarli. Credo che sarà una conquista che cambierà il mercato. Sotto questo profilo siamo pronti.

L'altra questione che sottopongo concerne la confusione, purtroppo attualmente esistente, sull'esposizione del prezzo, che ha rilevanti conseguenze. Siamo convinti che il prima possibile si debba tornare (mi risulta che la Regione Toscana, per esempio, sia già intervenuta in questo senso) ad esporre solo il prezzo praticato dal gestore. Avrete sicuramente notato che la cartellonistica sugli sconti è disomogenea, incomprensibile e a volte – come abbiamo scritto nella documentazione che ho consegnato agli Uffici – volutamente ingannevole.

Faccio quindi appello a voi e alle autorità competenti per il ripristino della situazione precedente, perché da numerose indagini emerge che spesso il cliente sceglie dove acquistare il carburante non tanto in base al prezzo, quanto in base al cartellone esposto della scontistica. Il problema è che questi sconti sono riferiti a prezzi tutti sostanzialmente diversi l'un l'altro. Mi sono recato personalmente in alcuni distributori ed ho chiesto rispetto a quale prezzo fosse praticato lo sconto: il prezzo, spesso, non è conosciuto. Un gestore ha affermato che lo sconto era applicato al prezzo fissato dal Ministero dello sviluppo economico, ma in realtà quel Dicastero non determina alcun prezzo; un altro ha risposto che lo sconto era praticato sul prezzo consigliato ai gestori. Insomma, non c'è alcuna chiarezza dunque alcuna possibilità di pesare seriamente lo sconto, che diventa perciò uno specchietto per le allodole. Così si rischia di favorire comportamenti poco trasparenti. Bisogna tornare ad esporre sulla strada solo il prezzo che si paga quando ci si rifornisce di carburante.

PRESIDENTE. Ringraziamo il dottor Sambuco.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, ci stiamo ormai avvicinando alla conclusione di questa nostra indagine conoscitiva. Nella serie delle audizioni svolte, abbiamo avuto modo di soffermarci proprio sui prezzi dei carburanti, ascoltando tutti i protagonisti del settore: i distributori, l'Unione petrolifera, l'Osservatorio prezzi e tariffe istituito dal Ministero dello sviluppo economico, il Garante per la sorveglianza dei prezzi.

Come è stato segnalato, la situazione peggiora. Nella comparazione tra il 2008 ed il 2009 perdiamo ulteriori posizioni nel rapporto con gli altri Paesi. Non voglio entrare nel merito dei singoli temi assunti a base di questo ragionamento, però sottolineo che la comparazione effettuata tra il prezzo Italia, vale a dire il prezzo industriale dei carburanti immessi sul mercato del Paese, e l'indice Platt's segnala ancora questo divario, che non rappresenta il margine per i distributori, ma è un diverso prezzo praticato per un identico prodotto, considerato esattamente allo stesso stadio del processo. In sostanza, compariamo il prezzo industriale che si realizza in Italia con il prezzo che viene fissato, appunto, attraverso l'indicatore.

Questo dato potrebbe semmai rappresentare il livello di inefficienza delle nostre raffinerie: se analizziamo il costo industriale per il processo di lavorazione del greggio e per la produzione di benzina, notiamo che il divario è evidentemente determinato dalle inefficienze del processo di trasformazione.

Tuttavia, più che su questo aspetto, ritengo sia interessante soffermarsi sulle conclusioni cui perviene il Garante, dalle quali mi sembra che emerga un problema che non possiamo più eludere, vale a dire una dimensione statica, «militarizzata» di questo mercato.

Credo che per la serietà del nostro lavoro non possiamo concludere l'indagine conoscitiva immaginando di ricorrere a pannicelli caldi quali la liberalizzazione degli orari di apertura, l'estensione del prepagato, l'ampliamento della gamma dei prodotti con l'inserimento del *non oil*. Il pro-

blema è costituito dalla rigidità della struttura di questo mercato, che mette in campo operatori che al contempo fanno ricerca e gestiscono l'estrazione, la raffinazione e la distribuzione. Questa rigidità del sistema non determina alcuna condizione di contendibilità in un mercato fortemente dominato dalle variazioni di prezzo nell'offerta da parte dei singoli operatori, che servono semplicemente a confondere le idee ai consumatori non già ad animare un mercato competitivo.

Il problema che abbiamo di fronte, allora, è di liberalizzare ma non certo gli orari di apertura, dal momento che abbiamo i distributori attivi 24 ore su 24, perché anche nel *self service* manca la competitività; il problema è invece liberalizzare il settore, interrompendo quindi la relazione diretta esistente tra produttori, raffinatori e distributori. È una questione che i gestori hanno sollevato da tempo, che chiama in causa le norme generali che devono garantire il passaggio da una fase in cui i gestori sono privi di qualunque autonomia imprenditoriale e lavorano su un margine predefinito, sulla base di indicazioni della compagnia, ad una fase caratterizzata da operatori indipendenti, i quali devono poter agire in condizioni di mercato e quindi tagliando la relazione diretta che esiste tra i vari momenti che caratterizzano questo processo.

Su questo punto vorrei conoscere il parere del Garante, anche per orientare le conclusioni del nostro lavoro. Ritengo infatti che nei documenti, nelle analisi, nelle osservazioni svolte nel corso di questi anni non manchino gli elementi per individuare le rigidità, le strozzature del mercato, i colli di bottiglia, le inefficienze che generano rendite o, addirittura, consentono la costruzione di posizioni dominanti a danno dei consumatori.

MESSINA (*PdL*). Signor presidente, vorrei dare una diversa interpretazione di alcuni elementi presentati dal Garante dei prezzi.

Per quanto riguarda la componente fiscale del prezzo dei carburanti, la situazione italiana rappresentata dal dottor Sambuco risulta buona. In realtà, il dato va valutato in termini assoluti: così facendo, è possibile verificare che l'incidenza fiscale nel prezzo italiano non è affatto la più bassa in Europa, bensì è allineata a quella degli altri Paesi europei, ad eccezione della Spagna che ha una sua particolare politica. Credo, pertanto, che sia più corretto rappresentare l'incidenza fiscale in termini assoluti piuttosto che in termini percentuali e, quindi, considerare l'incasso ottenuto da ogni litro di carburante: è infatti evidente che più alto è il prezzo, più ridotta risulta l'incidenza fiscale se considerata in termini percentuali.

Il ragionamento si ribalta, invece, quando parliamo di margine lordo che più correttamente dovrebbe essere rappresentato in termini percentuali. Infatti, se nel tempo il prezzo del carburante raddoppia, è chiaro che il margine non può dimezzarsi; se il valore assoluto rimanesse costante il margine si dimezzerebbe e, quindi, in certi casi ci sarebbe una penalizzazione eccessiva per coloro che ne beneficiano.

Inviterei quindi a riconsiderare in termini assoluti la componente fiscale e in termini percentuali il margine lordo.

GARRAFFA (PD). Signor Presidente, siamo ormai nella fase conclusiva del percorso che abbiamo voluto seguire con questa indagine conoscitiva.

Lei ricorderà che nella seconda audizione del presidente dell'Unione petrolifera egli ha fortemente contestato il mio intervento e di questo sono comunque contento. Però, anche nel prospetto presentatoci dal Garante dei prezzi rilevo la mancanza di un elemento fondamentale. L'Italia risulta essere posizionata nella parte bassa della classifica dei prezzi al consumo dei carburanti. Devo però far notare che nei Paesi in cui il costo della benzina è più elevato (Germania, Belgio, Finlandia e Olanda) il reddito medio è comunque più alto del nostro: questo significa che gli italiani pagano un prezzo più alto. Siamo quindi all'ultimo posto.

Non ero in Aula nella prima parte della sua relazione, vorrei però sapere quali azioni dovremmo predisporre per impedire all'Unione petrolieri di fare il bello e il cattivo tempo con il prezzo dei carburanti. Sostenere che la rete dei carburanti esistente in Italia è eccessivamente polverizzata è soltanto una scusa e ciò è dimostrato dal fatto che nell'extrarete, che non presenta i marchi di bandiera (Agip, IP od altro), il prezzo della benzina e del gasolio è inferiore anche se il prodotto è sempre lo stesso: infatti, a prescindere dalle differenziazioni successive per cui si ottengono «bludiesel» o altri carburanti del genere contenenti additivi, la benzina ed il gasolio sono distribuiti dalle stesse cisterne, sono trattati dai medesimi operatori ed hanno uguale qualità, le benzine anche in termini di ottani.

Ricordo che gli stessi rappresentanti dei distributori di carburanti, che ribadivano questo tipo di difficoltà nel corso dell'audizione svolta in Commissione, hanno affermato che non è aumentato il loro aggio e che per loro vendere a questi prezzi non è più vantaggioso. Pertanto, in considerazione del fatto che esiste un'extrarete che vende il carburante ad un prezzo inferiore, sarebbe opportuno unificare i prezzi della distribuzione: da un piccolo calcolo effettuato si potrebbe ottenere nell'immediato una riduzione del costo per litro dai 10 agli 11 centesimi. Mi rendo conto che è poca cosa, ma in questo modo si risparmierebbero comunque circa 60 euro per autoveicolo all'anno, circa 200 euro a famiglia e circa 2,7 miliardi di euro complessivi considerato un parco di 33 milioni di autovetture, 3 milioni di *camion* e 10 milioni di motocicli.

Noi parliamo in questi termini, ma lei (il Garante), il suo ufficio, la sua struttura cosa state facendo? Lei dovrebbe essere garante dei consumatori non dei distributori dei carburanti, né tanto meno dei petrolieri. Questa è la sua funzione.

PRESIDENTE. Il dottor Sambuco non ha nominato l'Unione petrolifera.

GARRAFFA (PD). Dico quello che penso, non voglio offendere alcuno.

FIORONI (*PD*). Signor Presidente, vorrei sottolineare il passaggio della relazione del Garante dei prezzi relativo allo stacco Italia e, quindi, al notevole divario esistente tra il prezzo medio rilevato a livello europeo e il prezzo italiano, divario che si incrementa nel tempo in corrispondenza dell'aumento del margine lordo. Ciò significa che l'inefficienza che determina questo divario a livello strutturale è accompagnata da un incremento dei ricavi degli operatori, in assenza di interventi strutturali significativi che possano in qualche modo incidere sull'inefficienza stessa.

Gli interventi suggeriti sembrano incidere più che altro sull'anello finale della catena distributiva, con riguardo – soprattutto – agli effetti sul consumatore, e non includono alcun tipo di intervento a monte, vale a dire nel rapporto tra la produzione ed il consumatore finale, che possa migliorare l'efficienza dell'intera filiera, dalla produzione alla distribuzione finale.

SAMBUCO. Signor Presidente, sarà brevissimo e darò risposte sintetiche. Credo che il senatore Garraffa non abbia seguito tutto il mio intervento poiché mi sembra di aver fatto riferimento ad elementi abbastanza incisivi che non possono essere liquidati con poche parole: mi permetto di parlare in questi termini perché l'indagine è seria ed evidenzia problemi la cui emersione non fa piacere ad alcuno.

In secondo luogo credo che la risposta alla domanda posta dalla senatrice Fioroni possa sintetizzare gli argomenti sollevati senza indurmi a dilungarmi: è vero. Innanzi tutto il Garante dei prezzi interviene sui prezzi e non sui primi anelli della catena: tale è il suo mestiere e quello è il suo ambito di applicazione. Comunque, nella nostra analisi del processo di costruzione del valore siamo anche, per così dire, risaliti a monte. È un mondo molto complesso. Sulla filiera, a monte, è stata condotta un'indagine molto puntuale, durata parecchio tempo, dall'*Antitrust*, che ha fatto alcuni rilievi e ha adottato delle decisioni. Al momento, quindi, mi attengo a quella analisi.

Detto questo, sono però convinto che gli interventi proposti, benché sembrino di scarso rilievo, siano in realtà rivoluzionari, tant'è vero che sarà difficile vengano approvate senza resistenze. Questi interventi sono destinati a trascinare con sé tutta la filiera. Al di là del gioco delle parti, i mondi effettivamente sono strettamente connessi, legati tra loro e la gestione dei margini non è così distinta e sezionata, per cui trascinare il primo pezzo significa in realtà spingere tutta la catena del valore ad una maggiore efficienza: di questo siamo convinti. Le misure che proponiamo comportano di fatto una razionalizzazione della filiera, anche nella sua parte terminale. Credo perciò che, con quegli interventi, si possa innescare un meccanismo virtuoso nel sistema dei prezzi, che comporterà maggiore efficienza e non consentirà più di scaricare le inefficienze di costo e i problemi di margini solo sul consumatore finale.

PRESIDENTE. Ringraziamo il dottor Sambuco per il contributo fornito alla nostra indagine. Ci terremo in contatto con lui anche per even-

tuali successive proposte, che saranno oggetto di considerazione nella stesura del documento conclusivo.

Siamo ormai giunti, infatti, alla conclusione di questa indagine conoscitiva. Presumo che entro pochi giorni sarò in grado di presentare ai colleghi senatori lo schema di documento conclusivo.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,25.