



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 22

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

**COMMISSIONE STRAORDINARIA PER LA VERIFICA
DELL'ANDAMENTO GENERALE DEI PREZZI AL
CONSUMO E PER IL CONTROLLO DELLA
TRASPARENZA DEI MERCATI**

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE DETERMINANTI DELLA
DINAMICA DEL SISTEMA DEI PREZZI E DELLE TARIFFE,
SULL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI POTERI E SULLE RICADUTE
SUI CITTADINI CONSUMATORI

24^a seduta: mercoledì 28 aprile 2010

Presidenza del presidente DIVINA

I N D I C E**Audizione di rappresentanti dell'Unione Petrolifera**

| | | | |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 6, 11 e <i>passim</i> | * DE SIMONE | Pag. 5, 6, 7 e <i>passim</i> |
| CARRARA (PdL) | 12, 15, 19 e <i>passim</i> | * DE VITA | 4, 6, 11 e <i>passim</i> |
| LANNUTTI (IdV) | 11 | | |

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, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Pasquale De Vita, presidente dell'Unione Petrolifera, accompagnato dal dottor Pietro De Simone, direttore generale, dal dottor Marco D'Aloisi, responsabile delle relazioni esterne e dalla dottoressa Daniela Mele, addetta stampa.

I lavori hanno inizio alle ore 14,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'Unione Petrolifera

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle determinanti della dinamica del sistema dei prezzi e delle tariffe, sull'attività dei pubblici poteri e sulle ricadute sui cittadini consumatori, sospesa nella seduta del 17 marzo scorso.

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

È oggi prevista l'audizione di rappresentanti dell'Unione Petrolifera. Sono presenti il presidente, dottor Pasquale De Vita, il dottor Pietro De Simone, direttore generale, il dottor Marco D'Aloisi, responsabile delle relazioni esterne e la dottoressa Daniela Mele, addetta stampa.

Dottor De Vita, prima di lasciarle la parola desidero svolgere una breve premessa. Tutti i soggetti della vostra filiera, nonché le istituzioni, si trovano oggi sotto i riflettori in relazione alle conseguenze che il costo dell'energia e dei combustibili sta determinando su tutte le attività, sui beni e sui servizi che vengono erogati nel Paese, con forti ripercussioni sull'intero sistema, a partire dalla fiscalità e dall'incapacità dei redditi delle famiglie di superare il momento di difficoltà, così come evidenziato dal calo dei consumi interni. I principali beni di largo consumo sono stati messi al centro dell'analisi che al riguardo si sta conducendo e dalla quale si è ad esempio rilevato come alla riduzione del prezzo delle granaglie non stia corrispondendo una contrazione del costo delle farine o della pasta che rimane inalterato, se non addirittura incrementato. Secondo i produttori di pasta l'assenza dei benefici sul prezzo del prodotto finale, che in genere ad un calo dei prezzi del mercato delle materie ci si sarebbe dovuti

aspettare, sarebbe per l'appunto da addebitare all'aumento dei costi di trasformazione e dell'energia.

Dal momento che – ripeto – il costo dei prodotti petroliferi e dell'energia sono sotto i riflettori, di fronte ad una dinamica del mercato del tutto *sui generis*, vi chiediamo un aiuto per riuscire a meglio comprendere in che modo debbano intervenire le varie istituzioni, e quali siano i suggerimenti che la nostra Commissione dovrebbe a vostro avviso fornire al Parlamento e, infine, quale possa essere il contributo dell'Unione Petroliera in questo ambito.

DE VITA. Signor Presidente, siamo grati alla Commissione per l'opportunità offertaci di intervenire in questa sede. Già prima di ricevere l'invito a partecipare all'odierna audizione, il nostro intendimento era quello di creare l'occasione per aprire un dibattito su questo tema. Occorre in primo luogo considerare che quello sul costo dei carburanti e del gasolio è un discorso diverso da quello che attiene al problema energetico del Paese, visto anche che nel nostro caso i termini della discussione si aggirano sui 2 o 3 centesimi di euro del prezzo della benzina o del gasolio, laddove per quanto ci riguarda riterremmo assai più opportuno discutere di problemi di fondo assai più consistenti, che sono poi quelli alla base dei suddetti 2 o 3 centesimi oggetto del dibattito.

Tra tali problemi vi è ad esempio quello industriale, stante una contrazione dell'attività delle raffinerie che negli ultimi due o tre anni è stata dell'ordine del 15-20 per cento. Credo che questo sia un problema che dovrà necessariamente essere posto all'attenzione delle istituzioni, dato che è cambiato radicalmente un assetto. Qui, infatti non ci stiamo riferendo ad una «crisetta» o ad una «crisona» che prima o poi passa e dalla quale ci si riprenderà, ma al rischio concreto del ridimensionamento di un settore industriale. Da qui la necessità di discutere di questi temi non urlando nell'ambito di una trasmissione televisiva o di un dibattito incomprensibile per la gente, ma in maniera pacata – così come stiamo facendo oggi – perché solo in questo modo è possibile capire che si sta agitando un problema che nella sostanza non esiste. Questa è la realtà. Ci stiamo infatti riferendo ad una situazione che non è dovuta a comportamenti, ma a un problema strutturale. Il dato strutturale è ascrivibile al fatto che noi disponiamo di una rete di distribuzione costituita da 24.000 impianti, laddove i Paesi che hanno i nostri stessi consumi ne hanno 12.000, ossia la metà. Negli altri Paesi tutti utilizzano il *self-service*, mentre in Italia solo il 40 per cento fa ricorso a questa modalità di rifornimento. Ci troviamo quindi in una situazione in cui i costi sono più elevati e quindi la domanda che ci si deve porre è in che modo abbatterli. Se non si riesce ad ottenere tale risultato, diventa allora inutile fare polemiche che possiamo anche prolungare in eterno senza però risolvere nulla!

Questa mia voleva essere solo una breve introduzione al tema, per poi passare alla illustrazione della documentazione che abbiamo già consegnato agli atti della Commissione. In 15-20 minuti tenteremo quindi di mettere a conoscenza i membri della Commissione di quelle che, dal no-

stro punto di vista, sono le situazioni obiettive sulle quali aprire una discussione che credo possa essere più proficua se effettuata dopo l'indicazione precisa di dati e calcoli. A fronte delle sensazioni che i consumatori esprimono, noi produrremo i dati in nostro possesso che possono darci torto o ragione, l'importante è però che si ragioni sulla base dei numeri concreti. Lascio ora la parola al dottor De Simone.

DE SIMONE. Signor Presidente, nella mia illustrazione farò riferimento alla documentazione che abbiamo consegnato agli atti della Commissione – nella cui premessa vengono richiamate le polemiche che in questi ultimi tempi tendono periodicamente a manifestarsi, soprattutto a ridosso delle festività pasquali e natalizie e delle ferie estive – concentrandomi su alcuni aspetti specifici.

Nel merito, desidero in primo luogo soffermarmi sulla struttura del prezzo dei carburanti e sugli elementi di cui è composto, si tratta peraltro di dati ufficiali, ormai consolidati, perfettamente noti ed acclarati anche a livello di *Antitrust*.

La struttura del prezzo finale dei carburanti è formata da due componenti, quella fiscale e quella industriale e da ciò si possono trarre una serie di considerazioni.

In Italia la componente fiscale è composta dall'accisa, che è stabilita in quota fissa dal Ministero dell'economia e delle finanze (in euro per litro), e dall'IVA, che si applica, nella misura del 20 per cento sia alla componente industriale che all'accisa. L'IVA, che è determinata in termini percentuali, agisce quindi in funzione variabile in relazione al prezzo.

A titolo di esempio, utilizzando l'ultimo dato ufficiale, ovvero il prezzo rilevato dal Ministero dello sviluppo economico lo scorso 26 aprile 2010, si riscontrerà che il cosiddetto «Prezzo Italia» (il prezzo medio del mercato italiano) è pari a 1,390 euro/litro. Questo è dunque il prezzo della benzina nel nostro Paese. Il 58 per cento di tale cifra (pari a 0,796 euro/litro) corrisponde alla componente fiscale cui ho testé accennato, ed è formata dalla somma della quota accisa e della quota IVA. La componente fiscale è quindi indipendente da qualsiasi azione esterna perché è un elemento che agisce automaticamente. Cominciamo con il chiarire che il prezzo industriale rappresenta il 42 per cento del prezzo finale e corrisponde a 0,594 euro al litro. Il prezzo industriale è composto innanzitutto dal prezzo della materia prima, ossia dalla quotazione della benzina tal quale rilevata nei mercati internazionali. La quotazione della benzina, infatti, non si compone in maniera fantasiosa, ma viene giornalmente adeguata in funzione delle rilevazioni quotidianamente effettuate da un'agenzia terza che si chiama Platts ed ha sede a Londra: non si tratta quindi di operatori petroliferi, bensì di una sorta di agenzia di *rating* che valuta giornalmente sui vari mercati (dal Mediterraneo al Nord Europa fino a Singapore) le transazioni commerciali che si sono realizzate per quanto riguarda la benzina, il gasolio, l'olio combustibile e il greggio.

DE VITA. Anche per quanto riguarda il petrolio ci si riferisce a questo dato.

DE SIMONE. Non parlo volutamente del greggio, perché quando parliamo dei prezzi dei carburanti dobbiamo fare riferimento ai prezzi dei prodotti finiti. Il 42 per cento di cui sopra rappresenta il prezzo industriale, laddove il segmento riferibile alla materia prima – la cui quotazione è stabilita dal Platts – rappresenta circa il 32 per cento. Ne consegue che la parte residua, intorno al 10 per cento, è il margine lordo che corrisponde poi a quella quota parte che serve a coprire tutti costi interni relativi all'ammortamento degli impianti, alla pubblicizzazione e allo stoccaggio e alla distribuzione, ovvero alle spese sostenute per l'autobotte che va a caricare il prodotto finito e lo porta fino al distributore, a questi si aggiungono inoltre i costi che sostiene il gestore che vende il prodotto finale, oltre al margine di profitto dell'impresa petrolifera. Su questo 10 per cento l'ordine di grandezza dell'utile netto delle società petrolifere oscilla tra 1 e 1,5 centesimi di euro al litro.

Spesso gli sconti sulla benzina che oscillano tra i 5 e i 7 centesimi al litro vengono giudicati risibili dai consumatori e mi rendo conto che possano apparire poca cosa rispetto ad un prezzo complessivo di 1,390 euro al litro, queste riduzioni però devono essere commisurate al margine lordo che, come già segnalato è pari a 15 centesimi a fronte dei quali la percentuale di sconto diventa allora molto consistente. Questo è infatti lo spazio entro cui le aziende petrolifere possono concorrere, dato che il resto è determinato da valori indipendenti dalle manovre delle aziende medesime.

DE VITA. Nel dettaglio possiamo aggiungere che di questi 15 centesimi di margine lordo al gestore vanno 4,5 centesimi, mentre per l'ammortamento degli impianti mediamente occorrono tra i 4 e i 4,5 centesimi (e con ciò arriviamo a 10 centesimi). Con i 5 centesimi che restano bisogna remunerare i costi del trasporto, della manutenzione e dell'organizzazione della struttura. Più avanti vi spiegheremo anche perché vi sono gestori che riescono a praticare sconti di 6 o 7 centesimi, per quanto ci riguarda possiamo senz'altro affermare che quanto appena evidenziato corrisponde alla realtà di un'azienda che fa i conti e mette in fila tutti i suoi costi.

PRESIDENTE. Ipotizzando di defiscalizzare completamente la benzina, la ricostruzione che voi avete testé effettuato andrebbe letta in un'altra maniera, nel senso che sul prezzo della materia prima l'utile che rimane incide per il 30 per cento.

DE VITA. Attenzione, però, qui non si sta parlando di utile, ma di margine lordo di cui ricordo che 4,5 centesimi vanno al gestore.

PRESIDENTE. Capisco perfettamente, ma su un prodotto al netto delle imposte la dimensione quantitativa cambierebbe completamente, in

tal caso si avrebbe una quota del 10 per cento, dato che verrebbe tagliato tra il 50 e il 60 per cento di imposte.

DE SIMONE. Tenga presente che in questa ipotesi il prezzo reale che il consumatore pagherebbe sarebbe pari a 0,6 centesimi al litro, anziché 1,3 centesimi. È chiaro che ciò si potrebbe avverare ove si azzerasse con una bacchetta magica tutta la componente fiscale che costituisce il 58 per cento del prezzo complessivo della benzina. È pur vero che tale componente è in linea con tutti gli altri Paesi e quindi non si tratta di un'anomalia solo italiana. Anzi, la quota fiscale italiana è leggermente al di sotto del valore medio europeo, questa è la realtà dei fatti. Chiaramente – dobbiamo sempre ricordarcelo – su questo aspetto non vi è alcuna possibilità di incidere. Lo spazio reale entro cui si gioca la competizione delle imprese è sul 10 per cento del prezzo totale, ed è su questa percentuale che si può operare, tutto il resto è indipendente dalla nostra volontà.

Un altro fattore che è bene chiarire è relativo all'apprezzamento delle oscillazioni dell'euro sul prezzo della benzina. Le quotazioni dell'euro agiscono sulla quota di materia prima, ma chiaramente non agiscono né sulle tasse, né sul margine lordo. Il margine lordo è rappresentato da costi interni e quindi le variazioni sul cambio euro/dollaro non sortiscono alcun effetto. Per quanto concerne il gasolio, i numeri cambiano, ma la sostanza è la stessa. Volevo soltanto fare chiarezza sul sistema, sull'impostazione da adottare quando si parla di prezzi e sui fattori su cui realmente è possibile agire.

Un altro aspetto importante cui si è accennato e che occorre tenere presente è che quando parliamo dei prezzi dei carburanti, dobbiamo riferirci alla quotazione dei prodotti finiti. Un altro errore in cui sistematicamente si incorre, quando le quotazioni del greggio diminuiscono, è lamentarsi che il prezzo della benzina non diminuisca simmetricamente. Il greggio segue infatti sue dinamiche e dentro il serbatoio non mettiamo greggio, ma benzina o gasolio. Il movimento dei prodotti finiti in alcuni casi – lo abbiamo anche rilevato e dimostrato – segue direttive completamente opposte al greggio: il greggio si muove in un senso, il prodotto finito in un altro, e anche quando si muovono nella stessa direzione, ossia sono entrambi in aumento o in diminuzione, l'entità dei movimenti è completamente diversa, perché ciò dipende da fattori di mercato. Mentre il greggio si muove anche in funzione di quotazioni internazionali soggette a speculazioni di tipo finanziario, i prodotti finiti sono legati al mercato fisico, cioè alla domanda e all'offerta che sui vari mercati influenzano le quotazioni dei prodotti.

L'Italia è un Paese che tradizionalmente esporta benzina verso gli Stati Uniti, che è un mercato che assorbe grandi quantità di benzina. In quest'ultimo periodo, dopo la crisi economica, gli Stati Uniti hanno ridotto sensibilmente i volumi di benzina importata, per cui il prezzo di questo prodotto ha subito molte meno variazioni rispetto a quanto avveniva in altre epoche. Il discorso è completamente diverso per quanto riguarda il gasolio, il cui prezzo industriale è più alto di quello della benzina. Da alcuni

mesi, poiché la domanda del gasolio è molto cresciuta, è aumentata anche la sua quotazione, non solo in Italia, ma a livello internazionale. Questo è infatti quanto avviene in Europa e in tutti gli altri Paesi e questa è la situazione dell'andamento delle quotazioni del greggio e dei prodotti finiti. Nel grafico contenuto nella nostra documentazione viene evidenziato i termini in cui si muovano i prodotti finiti rispetto al greggio e come si potrà osservare, rispetto alle varie date, le indicazioni non sono tra loro congruenti.

Molto spesso i consumatori si lamentano che il prezzo della benzina arrivi a 1,43 euro o a 1,45 euro al litro. Anche sui prezzi reali credo pertanto occorra fare un po' di chiarezza: il prezzo di riferimento ufficiale – di cui tutti dispongono – è quello che viene rilevato ogni lunedì dal Ministero dello sviluppo economico ed è quello in base al quale viene effettuato il confronto con gli altri Paesi europei. Rispetto al prezzo di riferimento ufficiale chiaramente ogni azienda ha i suoi listini i quali ormai, anche su richiesta dell'*Antitrust*, presentano una differenziazione molto ampia. Ci sono aziende che applicano listini a livello provinciale, oppure li modificano in funzione delle varie tipologie del servizio (servito, *self-service* o notturno) o in occasione di campagne di sconti nei fine settimana. Esiste una pletora di prezzi consigliati dalle aziende.

L'unico prezzo di riferimento su cui si possono però effettuare delle analisi è il già citato «Prezzo Italia», rilevato dal Ministero dello sviluppo economico ed attraverso il quale è possibile operare confronto con il resto degli altri Paesi europei. Sulla base quindi della decisione presa nel 1999 dalla Comunità europea ogni lunedì nei diversi Paesi membri viene effettuata una rilevazione, ciascuno lo fa con le proprie modalità talvolta anche piuttosto nebulose. Torno quindi a ripetere che i dati che statisticamente vengono rilevati sono quelli che ogni lunedì i vari Paesi comunicano.

Sulla base dei confronti effettuati, risulta che negli ultimi 3-4 anni il differenziale dei prezzi italiani rispetto a quelli europei si attesta intorno ai 3,5 centesimi. Questo è dunque l'elemento di difformità che l'Italia presenta rispetto agli altri 16 Paesi dell'area euro e che consiste – ripeto – nei famosi 3,5 centesimi di euro al litro. Va anche chiarito che noi ci confrontiamo con i Paesi che adottano la nostra stessa moneta, perché se dovessimo farlo anche con Paesi come ad esempio l'Inghilterra, dove è in uso la sterlina, si renderebbe necessario effettuare la conversione in euro. Il riferimento più corretto è quindi con i suddetti 16 Paesi.

La differenza di 3,5 centesimi è sostanzialmente da attribuire agli effetti strutturali cui prima accennava il presidente De Vita.

È noto, infatti, che noi abbiamo una rete distributiva particolare, un problema questo che si trascina da tempo e che ha sempre attirato l'attenzione dei Ministri dell'industria che si sono succeduti. La nostra rete è molto capillare e diffusa ed è formata da un numero molto elevato di impianti ciascuno dei quali registra una vendita molto contenuta, circa la metà di quella registrata negli altri Paesi europei.

Il nostro è inoltre un sistema di «selfizzazione» di gran lunga più ridotto rispetto a quello degli altri Paesi europei; pur disponendo di un certo

numero di punti vendita attrezzati per vendere attraverso il *self-service*, in genere l'utente italiano tende a utilizzarli scarsamente, tant'è che le vendite che in Italia avvengono secondo questa modalità sono circa il 40 per cento del totale, mentre negli altri Paesi europei (Francia e Germania) arrivano al 98-99 per cento. Riassumendo, a fronte di un numero di impianti elevato, in Italia abbiamo una vendita per impianto medio-bassa ed una «selfizzazione» scarsa. Questo è un primo aspetto su cui riflettere.

Inoltre, mentre negli altri Paesi le attività *non oil* (cioè quelle che non riguardano la vendita di carburante ed attraverso le quali il gestore può arricchire il proprio reddito), sono molto sviluppate, in Italia sono assai ridotte, per cui la richiesta del gestore si concentra sull'attività di vendita dei prodotti tradizionali, ossia dei carburanti e questo è anche il motivo per cui il margine che va al gestore in Italia è di 4,5 centesimi al litro, mentre negli altri Paesi è di circa la metà. Questo è un altro elemento che va a sostanziare quei 3,5 centesimi di differenziale cui abbiamo prima accennato.

In Italia si osserva quindi un tipo di realtà diversa rispetto a quella degli altri Paesi europei.

Ciò detto, occorre anche considerare che quando il consumatore italiano decide di rivolgersi ad impianti organizzati in maniera differente, già oggi può trovare in Italia prezzi comparabili, se non addirittura inferiori a quelli europei. Nel nostro Paese esistono infatti tra i 5.000 e i 6.000 impianti che già praticano determinate modalità di vendita, e se il consumatore si orienta verso questo tipo di impianti può risparmiare pagando il carburante lo stesso prezzo applicato negli altri Paesi europei. Il consumatore italiano però molto spesso preferisce essere servito ed è evidente che disporre di un sistema distributivo in grado di offrire questa tipologia di servizio è senz'altro più oneroso.

Quanto alla variazione dei prezzi della benzina e del gasolio, cui si è prima accennato, il cosiddetto «stacco europeo» rappresenta il delta strutturale del nostro Paese rispetto alla media europea, ovvero la misura di come l'Italia si muove in raffronto agli altri Paesi europei. Abbiamo tabulato le variazioni dei prezzi in Europa nel 2010 – lo stesso tipo di analisi è stato effettuato anche per gli anni trascorsi e non da noi ma, ad esempio, dal Ministero dell'economia e delle finanze ed in tal caso la verifica ha riguardato gli anni dal 1996 al 2009 – ed abbiamo riscontrato che l'aumento dei carburanti in Italia è stato pari al 32 per cento, contro circa il 54 per cento degli altri Paesi europei. Sotto questo profilo non si registra quindi un comportamento anomalo dell'Italia, bensì un andamento dei prezzi molto più contenuto e virtuoso. Ciò viene confermato nel 2010, visto che rispetto all'area euro, mediamente cresciuta di 8,7 centesimi, l'Italia ha registrato un aumento di 8,2 centesimi. Lo stesso discorso vale per il gasolio. Ripeto, quindi, che nel nostro Paese non si osserva alcun comportamento particolarmente spinto in termini di velocità e di «doppia velocità». Per l'appunto sul versante della «doppia velocità» occorre considerare che una delle accuse ricorrenti rivolte alle compagnie petrolifere è quella di essere molto veloci nell'aumentare i prezzi e lentissime nel di-

minuirle – altro tema che attrae molto la fantasia dell'opinione pubblica – ma anche in questo caso si tratta di una falsa convinzione. Uno specifico studio econometrico è stato realizzato da Prometeia con lo scopo di verificare eventuali comportamenti asimmetrici tra i movimenti dei prezzi del greggio e quelli dei prodotti finiti. Abbiamo chiesto che questa analisi venisse ripetuta, dal 1999 al 2009, anche sulle quotazioni internazionali dei prodotti, sia per quanto riguarda la benzina che per il gasolio e da tale analisi è risultato che per la benzina c'è stata perfetta simmetria, mentre è stato riscontrato qualche caso di asimmetria di risposta per ciò che concerne il gasolio. In sostanza, quindi, è stato segnalato un comportamento simmetrico sia quando il prezzo del prodotto sale, sia quando scende.

Inoltre, nel marzo scorso è stato pubblicato uno studio di un ricercatore della Banca d'Italia (quindi di un soggetto terzo rispetto al nostro settore) che tiene conto degli *shock*, cioè dei movimenti improvvisi dovuti a impulsi di variazione di prezzo, ed è stato rilevato che la risposta è assolutamente identica, nel senso che non si segnalano asimmetrie nella risposta dei prezzi. È stato anche osservato che il meccanismo di trasmissione si esaurisce in poche settimane in tutti i casi ed in tutti i mercati esaminati: in alcuni Paesi in 2 o 3 settimane, mentre da noi, così come in Spagna in 4 settimane, ed in un intervallo di poco inferiore negli Stati Uniti.

Mi sembra interessante operare un ultimo richiamo ad un'altra convinzione molto diffusa secondo la quale i prezzi tenderebbero sempre a crescere e mai scendere e questo è anche naturale poiché generalmente il consumatore si accorge delle differenze solamente quando il prezzo sale e non quando scende.

Nel documento che vi abbiamo fornito c'è una tabella in cui è riportato l'andamento dei prezzi dall'estate del 2008 (quando il prezzo del greggio era arrivato alla soglia massima dei 149 dollari a barile) all'inizio del 2009, quando si è realizzata una caduta nei prezzi dei prodotti petroliferi che, nel caso della benzina, è stata di 37 centesimi, ma che è stata recepita in termini di 36 centesimi. Dal 2009 vi è stata una ripresa dei prezzi che, come evidenziato nel nostro documento, è stata perfettamente simmetrica alla contrazione dei prezzi. Non ci si è pertanto accorti che tra l'estate del 2008 e l'inizio del 2009 i prezzi sono scesi ed in termini molto significativi, d'altronde non possiamo fare molto se, come in questo periodo, le quotazioni sono nuovamente in crescita.

Eviterò di dilungarmi ulteriormente su questi aspetti per concentrarmi sugli andamenti relativi al 2010, mese per mese, da aprile a gennaio. Nel periodo preso in esame le quotazioni Platts della benzina, evidenziano un incremento dei prezzi intorno ai 6,3 centesimi al litro, mentre il prezzo interno segnala una crescita di 6,2 centesimi al litro; per quanto riguarda il petrolio le quotazioni Platts evidenziano un incremento di 7,3 centesimi al litro, mentre per quanto riguarda il mercato interno si registra un incremento di 5,9 centesimi al litro. Anche in questo caso, quindi, non mi sembra che si possa parlare di anomalie.

Concludo qui, restando a disposizione per ogni eventuale richiesta di chiarimento.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro puntuale illustrazione e lascio la parola ai colleghi che intendono intervenire.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, mi scuso sin d'ora se dovrò abbandonare i lavori della Commissione anticipatamente a causa di concomitanti impegni.

Trovo sempre interessanti le tabelle fornite dall'Unione Petrolifera e altrettanto stimolanti sono state le illustrazioni del dottor Pasquale De Vita e del dottor De Simone. Quanto poi al fatto che vi sarebbero dei consumatori suggestionabili, convinti che il prezzo della benzina non scenda mai o che sussista un'asimmetria e una doppia velocità tra il momento in cui il prezzo dovrebbe scendere e quello in cui effettivamente diminuisce, convinzioni che, come segnalato dai nostri ospiti, sarebbero in contraddizione con le risultanze del richiamato studio effettuato dalla Banca d'Italia, mi permetto senza alcun intento polemico di sottolineare che non è però tutto oro quello che esce dalla Banca d'Italia! A tale proposito ricordo la recente sentenza emanata dalla seconda sezione penale della Corte di cassazione – relatore il giudice Gallo – che ha sconfessato le tesi di Banca d'Italia. Questo è un discorso che ovviamente non ha nulla a che fare con voi, ma riguarda piuttosto la doppia velocità che esiste tra il settore bancario e quello petrolifero.

Nello specifico la Banca d'Italia, con una circolare emanata all'indomani della legge approvata in materia di usura (n. 108 del 1996), aveva stabilito che la commissione di massimo scoperto (quasi l'1-1,5 per cento trimestrale) non dovesse rientrare nel calcolo dei cosiddetti «tassi soglia», laddove la citata sentenza della Cassazione ha invece affermato il contrario. Non prendiamo quindi per oro colato tutto quello che fa la Banca d'Italia! Anche perché quest'ultima effettua sicuramente anche qualche ricerca su commissione delle banche. Francamente non vedo tutta questa indipendenza della Banca d'Italia, considerato anche che, come è noto, ci stiamo riferendo ad una S.p.A nell'ambito della quale Banca Intesa e Unicredit detengono il 54 per cento del capitale.

Ciò detto, mi fermo qui anche perché, presidente De Vita, sono convinto che le polemiche non servano.

Mi limiterò pertanto ad osservare come quei 3,5 centesimi di euro al litro di differenziale rispetto ai prezzi europei, che qualche volta arrivano anche a 4,2-4,3 centesimi...

DE VITA. Secondo l'ultimo *flash* di agenzia il differenziale è poco più di 2 centesimi.

LANNUTTI (*IdV*). Ebbene, questi 3,5 centesimi al litro di differenza corrispondono in termini di risparmio, per ogni pieno di 50 litri, a 1,75 euro, in soldoni 3.500 lire del vecchio conio. Non è una cosa di poco conto per le tasche dei consumatori, che magari non mettono 50 litri di benzina, ma il corrispettivo di dieci euro, perché le loro condizioni economiche non gli consentono di fare altrimenti!

Né mi pare che i nostri ospiti abbiano segnalato una riduzione dei consumi di benzina dovuta alla difficile congiuntura economica che naturalmente non dipende dal nostro Paese – che magari sta reagendo anche meglio rispetto ad altri Paesi – ma dalla speculazione e dalle iniziative della Goldman Sachs che sta rispondendo all'accusa di frode dinanzi al Senato americano.

Ciò detto, tengo a ribadire che un differenziale corrispondente a 70 delle vecchie lire per litro non è una cosa di poco conto ed anche che ci sono distributori indipendenti (ancora troppo pochi) che praticano prezzi scontati e convenienti.

Mi sembra inoltre importante sottolineare che l'accordo che avete sottoscritto con il Ministero dello sviluppo economico per fissare ogni settimana il prezzo della benzina – iniziativa oggetto di alcuni rilievi critici anche da parte dell'*Antitrust* – al di là delle correzioni da apportare, credo possa rappresentare una strada da percorrere. In tal senso voglio ricordare come vi siano anche altri prodotti suscettibili delle stesse variazioni, come il gas, il cui prezzo viene fissato ogni tre mesi dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas. Un'altra soluzione potrebbe essere quella di attivare le Regioni affinché diano il loro contributo alla razionalizzazione della rete distributiva, considerato che in Italia sono necessari due distributori per vendere quanto in Germania o in Francia vende un solo distributore. Questo è un dato di cui non attribuirei però la responsabilità alla pigrizia del consumatore che vuole essere servito e riverito, perché le cose non sono assolutamente in questi termini e chi come me gira in mezzo alla gente sa perfettamente che la gente non ha problemi a sporcarsi le mani per risparmiare.

Al di là quindi delle polemiche, occorre però trovare una soluzione. Nessuno vuole impedire al vostro settore di guadagnare, dal momento che siete impresa e dovete trarre profitto dalla vostra attività, ciò detto, bisogna anche tenere conto che gran parte dell'opinione pubblica ritiene che su questo fronte vi sia qualcosa che non funziona.

Mi permetto anche di aggiungere che qui non si sta parlando di suggestioni o di impressioni ed a questo proposito mi preme ricordare che anche nel 2002, quando vi fu il passaggio all'euro, l'ISTAT dovette inventare la categoria della cosiddetta «inflazione percepita», considerato che con il cambio 1.000 lire/1 euro l'inflazione non era quella che veniva rilevata dalle statistiche ufficiali.

In conclusione, signor Presidente, anche in questa occasione torno a ribadire l'opportunità di un intervento anche da parte di noi legislatori, naturalmente non per punire le aziende (perché non siamo in Unione Sovietica), ma per tutelare maggiormente i diritti dei consumatori. Qualche sforzo in tal senso è necessario farlo.

CARRARA (*PdL*). Signor Presidente, mi associo a quanto appena osservato dal collega Lannutti. Dottor De Simone, dopo averla ascoltata attentamente, mi verrebbe la voglia di porgerle un fazzoletto per asciugare le lacrime, perché, stando alle vostre dichiarazioni, si ha quasi la sensa-

zione che siate ormai alla disperazione e che non riusciate più a guadagnare una lira!

Desto ad esempio perplessità il fatto che nonostante le illustrazioni ed i dati forniti, in realtà non si riesca a ben comprendere come venga stabilito il prezzo dei carburanti, che è poi quello per cui la gente si rivolge a noi preoccupata. Come sottolineato dal collega Lannutti, siamo in una congiuntura economica molto difficile e per di più ci troviamo di fronte a sempre nuovi rincari che, per una strana combinazione (al riguardo avete negato propositi speculativi), ricadono sui consumatori sempre in determinati periodi, ovvero quando la gente è distratta perché magari si è a ridosso delle festività o delle vacanze estive. Inoltre, quando cerchiamo di ricondurre il prezzo della benzina ai diversi fattori che avete indicato, dobbiamo constatare che non si assiste mai a quella riduzione dei prezzi da voi prospettata in termini percentuali.

Un aspetto che richiamate spesso per giustificare l'elevato costo dei carburanti è l'onerosità del nostro sistema distributivo composto da un numero eccessivo di impianti (24.000) sparsi sul territorio italiano. A me risulta però che questi 24.000 impianti, nel momento in cui riempiono le loro cisterne, pagano immediatamente la benzina, il che per il vostro settore dovrebbe rappresentare un valore aggiunto e non una penalizzazione. Non capisco allora perché si dovrebbe ridurre il numero degli impianti a 12.000 così come negli altri Paesi, quando si vive in un sistema che è praticamente di monopolio.

Destano quindi grave preoccupazione queste enormi oscillazioni del prezzo del carburante e lo dico da utilizzatore di automobile.

Lei, dottor De Simone, ha sottolineato anche un altro dato importante e cioè che quando aumenta la richiesta aumenta anche il prezzo! Un meccanismo di tal genere rientra ovviamente in una logica commerciale, ma occorre considerare che ci stiamo riferendo ad un prodotto che purtroppo, stante anche il sistema infrastrutturale italiano, costituisce un bene indispensabile. Non vorrei, inoltre, che ci si approfittasse anche dell'inefficienza e dell'inefficacia che in questo ambito registra l'azione del Parlamento ed è anche in ragione di ciò che abbiamo deciso di audirvi in Commissione.

PRESIDENTE. In linea generale, pur riconoscendo che ci stiamo riferendo ad un settore che vede l'azione di molteplici soggetti ognuno dei quali tende – ci mancherebbe altro – a preservare la propria posizione, mi sembra però importante sottolineare l'opportunità di trovare tutti insieme una soluzione per uscire da questa difficile situazione, considerato anche che lo Stato e il Governo, *in primis*, continuano ad investire molte risorse in questa direzione. L'ultimo stanziamento è stato di 300 milioni di euro finalizzati proprio al sostegno della domanda e quindi a far ripartire l'economia generale. Occorre tenere presente che la barca è unica e che tutti siamo coinvolti in questo impegno e se si sbaglia nella parametrizzazione delle politiche energetiche (per così definirle, pur con i vostri distinguo settore per settore) il rischio è quello di vanificare tutta l'attività che si

sta portando avanti; mi riferisco agli interventi a sostegno della domanda, così come a quelli mirati alla messa a disposizione di liquidità per il settore bancario che, stante l'attuale contrazione del credito rischia di frenare i segnali di piccola ripresa cui si sta assistendo e di non così dare risposta alle istanze di capitalizzazione delle imprese, consentendo loro anche la possibilità di splafonare sui fidi e sui mutui. C'è dunque una cinghia di trasmissione che vede come ingranaggio principale proprio i prodotti petroliferi e le ricadute che il loro costo determina inevitabilmente su tutte le altre produzioni, sui trasporti e sui trasferimenti.

Va riconosciuto con onestà che l'azione del ministro Tremonti ha consentito quasi un miracolo, tant'è che tra i Paesi, indicati con l'acronimo spregiativo PIGS (Portogallo, Italia, Grecia e Spagna) a causa del cattivo stato delle loro economie, l'Italia è stata sostituita dall'Irlanda, e questo grazie anche ad una politica di estremo rigore. È probabile che nel 2008 e nel 2009 i Ministri non abbiano ben accolto i tagli trasversali inflitti alle risorse destinate ai settori di loro competenza; del resto, questo genere di tagli non sono mai piacevoli, né equi, in quanto vanno a togliere risorse indiscriminatamente anche laddove forse non sarebbe il caso di operare riduzioni, così come del resto i tagli settoriali che alle volte possono essere avvertiti come punitivi. Ciò detto, ritengo che la politica di rigore attuata dal ministro Tremonti grazie ad un'oculata manovra sulla spesa pubblica, abbia consentito al nostro Paese di contenere i parametri, permettendo di splafonare attraverso iniezioni di risorse destinate al mercato.

Condivido anche l'iniziativa del Ministero dello sviluppo economico che ha opportunamente dato vita ad un tavolo che ha visto la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti – da Assopetroli, all'Unione Petrolifera, alle associazioni dei benzinai – allo scopo di definire un'azione comune che non penalizzasse, ma avesse come obiettivo finale la riduzione o il contenimento massimo dei costi. È vero che ci si sta riferendo a pochi centesimi, ma occorre considerare che essi producono effetti su tanti settori e attività economiche, non da ultimo sulla famiglia, la cui tutela è per noi molto importante e la cui capacità di consumo, stando ai dati allarmanti in nostro possesso, si è ridotta di quasi due punti percentuali.

Da quello che abbiamo capito il Governo vorrebbe poter mettere mano ad una riforma fiscale e quello in esame sarebbe senz'altro uno dei primi settori a beneficiarne in ragione dell'incidenza che ha su di esso l'impianto fiscale. Sappiamo tutti, però, che quando ci si trova su una piastrella dell'ampiezza di mezzo metro a 2.000 metri di altezza, non si può ballare più di tanto: con ciò intendo dire che i margini di azione sono limitati, la domanda è molto estesa, non si sa bene chi sia tenuto a fare sacrifici, per non parlare poi della situazione delle entrate sicuramente erose a causa della contrazione della produzione. È pertanto difficile poter agire sulla leva fiscale e probabilmente non è ipotizzabile addivenire nel breve periodo ad una significativa riforma su questo fronte. Occorre quindi lavorare di cesello e sotto questo profilo anche delle dif-

ferenze di pochi centesimi che producono effetti su un'ampia catena di prodotti diventano estremamente importanti.

D'altra parte dobbiamo accettare con correttezza i dati, anche perché questi ultimi, senatore Carrara, sono difficilmente confutabili! Il cittadino italiano fruisce del beneficio di disporre di un impianto ogni tre chilometri – la media europea è di uno ogni 40 chilometri – ed è difficile che si possa ottenere il medesimo vantaggio ad un prezzo inferiore. È infatti evidente che questo elevato numero di stazioni di rifornimento abbia un costo.

CARRARA (*PdL*). In questo ambito ci sono però anche i soggetti che se ne approfittano e quando il prezzo della benzina diminuisce chiudono le stazioni lasciando in attività il *self-service*, e quando invece aumenta fanno il contrario!

PRESIDENTE. Ogni sistema probabilmente ha le sue patologie.

Ciò detto, ritengo che il cosiddetto «stacco europeo» di 3,5 centesimi sia abbastanza significativo e che questo potrebbe essere riassorbito a tutto vantaggio del prezzo, se però si operasse una razionalizzazione della rete di distribuzione. Mi sono occupato della questione qualche decina di anni fa in altra veste, ovvero da amministratore regionale, dal momento che le Regioni avevano il compito di rivedere e semplificare la suddetta rete. Il problema è che a fronte di 1.000 impianti chiusi, se ne sono aperti 3.000, tant'è che dal 2000 al 2010 il numero di impianti è aumentato di 3.000 o 4.000 unità, o forse più. C'è stata da questo punto di vista una responsabilità diffusa che credo sia invece opportuno lasciare in capo a chi ne ha la competenza.

Alla luce di quanto osservato, ci interesserebbe pertanto sapere dai nostri ospiti, non la giustificazione dei prezzi, ma che cosa riterrebbero opportuno fosse messo in atto per trovare margini e quindi poter ulteriormente erodere e limare i prezzi. Solo pochi comprendono come si forma il prezzo alla fonte, sappiamo che c'è una borsa del petrolio e che probabilmente solo i produttori hanno la possibilità di incidere in questo ambito, a noi spetta però farlo da quel punto della filiera in avanti. Sotto questo profilo quali misure suggerisce l'Unione Petrolifera per intervenire nelle aree in cui ciò è consentito?

DE VITA. Condivido la preoccupazione manifestata dal senatore Carrara, anche se in termini un po' diversi.

La nostra preoccupazione è infatti dovuta alla consapevolezza di non riuscire mai a spiegarci compiutamente e questa costituisce evidentemente una nostra lacuna.

È stato detto che dal momento che a fronte di un aumento dei consumi si registra anche un incremento dei prezzi, si è allora in presenza di un problema di speculazione. Al riguardo faccio però osservare che quando aumenta il consumo di gasolio, aumenta in tutto il mondo e questo accade anche per quanto riguarda il suo prezzo. Non si stabilisce un

prezzo più elevato perché è Natale o Pasqua, ma perché in quei periodi dell'anno tutti partono e quindi il mercato internazionale, che fissa i prezzi, subisce degli incrementi. Occorre pertanto fare attenzione a quello che è l'andamento del mercato e considerare che sotto Natale anche il cappone costa di più, e questo accade perché se ne consumano di più. Allo stesso modo quando si consuma più gasolio, il suo prezzo cresce sul mercato internazionale.

Occorre quindi fare attenzione, diversamente si corre il rischio di permeare la realtà con convincimenti che in taluni casi non corrispondono ai fatti. A titolo esemplificativo segnalo che a Pasqua abbiamo subito un'aggressione mediatica da parte dei giornali più importanti del Paese che è andata avanti per 15 giorni, nonostante da parte delle aziende del settore prudentemente e facendo tesoro dell'esperienza degli anni precedenti si fosse deciso di non toccare i prezzi nei 15 giorni antecedenti le festività pasquali. Ripeto, sebbene i prezzi fossero fermi da 15 giorni a ridosso di Pasqua si sono levate grandi proteste su presunti aumenti e accuse di speculazione, laddove non si era mosso un centesimo. Questo è anche frutto del clima che si è determinato, ad ulteriore conferma del quale basta guardare lo *spot* pubblicitario della Michelin che di recente stanno trasmettendo le reti televisive, ove si fa leva proprio sull'immagine del distributore cattivo di benzina che fa spendere tanti soldi al consumatore e sul risparmio garantito attraverso l'uso degli pneumatici pubblicizzati. Ormai si può dire che siamo diventati l'orco!

Torno comunque a ribadire che quello che ci preoccupa maggiormente è la nostra incapacità di trasferire delle informazioni che sembrerebbero invece abbastanza semplici da comprendere.

Come sottolineato dal Presidente, siamo venuti qui non per addurre giustificazioni sui prezzi, ma per fornire le motivazioni di quanto sta accadendo.

Sempre a proposito di comunicazione – mi dispiace che il senatore Lannutti si sia dovuto allontanare – abbiamo condotto i nostri approfondimenti anche per quanto riguarda l'accusa ricorrente che ci viene rivolta, secondo la quale le compagnie petrolifere sarebbero molto veloci nell'aumentare i prezzi e lentissime nel diminuirli ed abbiamo riscontrato che ciò non corrisponde a vero. Abbiamo messo a disposizione i nostri elaborati, auspicando che ci giungesse una risposta che però, nonostante siano trascorsi sei mesi, non ci è tuttora pervenuta.

Quanto alle misure che consideriamo opportune, siamo dell'avviso che accelerando le operazioni connesse alle iniziative inserite nel protocollo del Ministero dello sviluppo economico, si possa raggiungere qualche risultato ed anche in tempi abbastanza brevi. In primo luogo occorre estendere la «selfizzazione» e renderla maggiormente fruibile da parte dell'utenza, dal momento che oggi alla sua scarsa utilizzazione concorrono probabilmente due componenti: la scarsa propensione da parte dell'utenza, ma anche la limitata diffusione della «selfizzazione». Occorre quindi aumentare l'offerta e le aziende hanno assunto questo impegno nel citato protocollo, al fine di sviluppare tutte le forme possibili di *self-service*

(più o meno costose e semplici da utilizzare), che consentano di far risparmiare 2 centesimi di euro al consumatore finale. Questo obiettivo è raggiungibile, ma in questa azione le Regioni sono chiamate a dare il loro contributo, considerata la loro competenza in materia di impianti di distribuzione, di permessi, autorizzazioni e processi di varia natura che devono essere espletati anche con una certa celerità, visto che non ci stiamo riferendo ad innovazioni trascendentali.

Si potrebbe agire poi anche in un'altra direzione. Apro una breve parentesi: non siamo stati noi a proporre il prezzo settimanale. Anzi, avevamo cercato di dissuadere il Ministero dello sviluppo economico da questa iniziativa, perché sul campo avevamo avuto esperienze non troppo positive. Mi riferisco al caso della ERG che si era impegnata ad aumentare e diminuire il prezzo della benzina secondo una formula prestabilita, sempre lo stesso giorno della settimana, impegno poi venuto meno, sia su autonomia decisione dell'azienda, sia su sollecitazione dell'*Antitrust* secondo la quale in tal modo si forniva un dato di riferimento alle aziende concorrenti.

Ciò detto, dal momento che il Ministero ha ritenuto opportuno proseguire su questa strada, abbiamo lealmente accettato di aderire a questa iniziativa, anche se a nostro avviso, sarebbe opportuno testare questa soluzione per un certo periodo. Per il momento è tutto in mano all'*Antitrust* che inizialmente aveva formulato alcune osservazioni non completamente positive, ciò detto, occorre attendere l'evolversi della vicenda. Va anche considerato che per il nostro settore un giorno in cui la rilevazione sia uguale per tutti è impensabile. Ognuno sceglie il proprio giorno, l'importante è – come stabilito dal protocollo – che non si riaumenti il prezzo della benzina prima di sette giorni. Il giorno è facoltativo, perché in tal modo si consente un po' di movimento sul mercato. Francamente non so che risultato possa avere questa iniziativa: potrebbe essere positiva, così come diventare una sorta di *boomerang*. Per quanto ci riguarda ribadisco che una sperimentazione di tre mesi potrebbe essere utile.

Un altro fattore su cui si potrebbe agire in senso migliorativo riguarda la comunicazione in materia di prezzi. Nell'ambito del protocollo è stata avanzata una proposta che prevede l'eliminazione della terza cifra decimale del prezzo della benzina e che tiene conto di una richiesta degli stessi consumatori; ciò consentirebbe, infatti, una maggiore chiarezza a beneficio dell'utente. Oggi il consumatore, stanti le tre cifre decimali, prima di capire quale sia il prezzo più alto, deve calcolare il centesimo in più o il millesimo in meno, laddove in virtù di questa eliminazione verrebbe ad essere maggiormente evidenziato il prezzo più basso. Per quanto ci riguarda, senza alcun intento critico, ci limitiamo a suggerire alle associazioni di consumatori ed ai consumatori stessi di cercare gli impianti che praticano il prezzo migliore, perché – come diceva il dottor De Simone – ci sono 5-6.000 impianti in Italia che sono in grado di fare ottimi prezzi, ma spetta al consumatore individuarli.

PRESIDENTE. L'unica funzione positiva che può avere il prezzo fisso per sette giorni consecutivi è quella di costituire una base di raffronto certa e di consentire all'utente di memorizzare più facilmente i prezzi e di parametrarli con quelli praticati dai vari impianti.

DE VITA. A tal proposito vorrei fare un esempio: cinque giorni fa abbiamo effettuato un esperimento che avevamo già ripetuto tempo fa. Il dottor D'Aloisi ha percorso con la sua macchina, prima in un senso e poi nell'altro, via Cristoforo Colombo dagli archi fino all'obelisco di piazza Marconi. Su quella strada ci sono 19 impianti di marca, oltre ad alcune pompe bianche che però non sono state considerate nell'ambito del nostro esperimento. Abbiamo in tal caso riscontrato che tra il prezzo più basso e quello più alto di questi impianti, posti sulla medesima strada, vi è una differenza di cinque centesimi e mezzo. L'interrogativo che quindi si pone è per quale ragione l'utente a parità di servizio non si rivolga esclusivamente all'impianto che offre il prezzo più conveniente e continui a rivolgersi anche a quelli con i prezzi più elevati, che evidentemente continuano ad avere la loro clientela, visto che in caso contrario avrebbero già chiuso. Esiste quindi una nostra incapacità di comunicare sulla quale mi sono più volte soffermato. Adesso anche Mister Prezzi sta adottando un'iniziativa per migliorare la comunicazione sui prezzi affinché la gente possa avere una maggiore chiarezza in questo ambito. Si tratta di sistemi molto complessi e costosi e da parte nostra abbiamo suggerito di condurre un esperimento prendendo a riferimento una piccola area. È chiaro che anche il mercato deve reagire e per questo occorre stimolarlo. E' solo in questo modo che è possibile creare le condizioni per consentire all'utente di scegliere il prezzo per lui più conveniente.

Se posso citare una mia esperienza personale ricordo che in passato mi recai a Monaco di Baviera – all'epoca la moneta era ancora il marco e il mercato non era così acceso come quello attuale – e che all'uscita dalla città c'erano otto impianti posti uno di seguito all'altro; in quel tratto di strada notai che le auto procedevano a passo d'uomo perché ogni impianto aveva affisso un cartello in cui era riportato il prezzo e lo sconto praticato sulla benzina e che gli automobilisti si rivolgevano all'impianto in cui veniva praticato il prezzo più basso. Passando però un'ora dopo sulla stessa strada, mi accorsi che anche gli altri impianti avevano abbassato il prezzo. In tal caso il consumatore dimostrava quindi una grande attenzione, che in Italia necessita invece di essere stimolata. Con ciò non intendiamo ovviamente caricare il problema sul consumatore, ma soltanto chiedergli di fare anche lui la sua parte per coadiuvare i nostri sforzi.

Come è stato giustamente rilevato, forse offriamo un servizio eccessivamente capillare. Al riguardo ricordo che nel corso di una precedente audizione, svoltasi presso un'altra Commissione, quando accennammo alla intenzione di ridurre il numero degli impianti attuali, uno dei membri della Commissione si mostrò contrariato, dichiarando che preferiva pagare qualcosa di più, ma avere un distributore sotto casa. Quella affermazione mi sorprese molto considerato che a pronunciarle era stato un esponente

dell'estrema sinistra. Con questo intendo dire che la possibilità di mantenere inalterato il numero degli impianti può essere una scelta, ma in tal caso occorre coerentemente esplicitarlo e sapere che una rete più diffusa ha dei costi che vanno ad incidere sul prezzo della benzina per quei famosi 3,5 centesimi in più. Bisogna scegliere quindi quello che si vuole fare, altrimenti si continua inutilmente a polemizzare

Giorni fa, conversando con i nostri colleghi francesi, abbiamo chiesto loro quanti chilometri dovessero percorrere per andare a fare rifornimento di benzina, e ci hanno risposto che in media per trovare un distributore percorrono 15 chilometri. Occorre però tenere presente che per percorrere 15 chilometri si consuma un litro di benzina, pari ad un costo di 1,30 euro che, su un totale di 30 litri, corrispondono a 4 centesimi. Ciò significa che in Francia si risparmiano 3 centesimi al litro, ma bisogna percorrere 15 chilometri di strada per andare a fare rifornimento.

DE SIMONE. Si tratta di una scelta di sistema distributivo. È simile al discorso dei negozi di vicinato, che in Italia sono molto più diffusi rispetto agli altri Paesi europei. È chiaro che un siffatto sistema distributivo ha un costo. Allo stesso modo, è evidente che andando nei supermercati ed evitando il negozietto dietro l'angolo, probabilmente si riesce a trovare dei prezzi più bassi.

È un problema di scelta e anche di mentalità del consumatore. Se quest'ultimo vuole avere il distributore sotto casa e l'addetto che gli mette la benzina dentro il serbatoio e non vuole sporcarsi le mani, allora è chiaro che deve accettare un costo maggiore e questo vale anche per il sistema Italia. Questo costituisce un problema perché, come ricordava il presidente De Vita, oggi in Italia il consumatore, se è attento, può pagare un prezzo assolutamente concorrenziale anche rispetto al panorama europeo. Questo è un dato certo: chi è particolarmente oculato nella scelta può avere dei risparmi consistenti considerato che esistono impianti che praticano prezzi di 7 o 8 centesimi inferiori alla media. Si può arrivare anche a 10 centesimi in meno servendosi delle pompe bianche, ossia di quegli impianti che non espongono il marchio. Il consumatore quindi già oggi ha una vasta gamma di scelte, a meno che non preferisca lasciarsi trascinare dalle abitudini.

DE VITA. Come potrete riscontrare nella documentazione che vi è stata consegnata, i dati evidenziano che nel giorno di Pasqua non vi è stato alcun rialzo dei prezzi, eppure il 2 aprile c'è stato l'attacco della stampa che ha parlato di speculazione sui prezzi. Mi chiedo però sulla base di cosa?

CARRARA (PdL). Il problema, però, non è sui 2 o i 3 millesimi o centesimi di euro. Il consumatore, in particolare chi utilizza abitualmente l'auto, è molto attento a questi aspetti ed anche al pieno di benzina considerato che ci possono essere anche 10 euro di differenza tra un pieno e l'altro. Non insisterei quindi tanto su questo punto.

Diverso è invece il fatto di poter disporre di una rete di distribuzione capillarmente diffusa sul territorio, dal momento che essa rappresenta una grande comodità rispetto alla quale nessuno ha nulla da eccepire se paga il carburante qualche millesimo o centesimo in più. Il problema è di contenere questi benedetti costi che vengono applicati.

DE SIMONE. Senatore Carrara, come abbiamo segnalato, il problema è dato però dallo spazio di manovra.

CARRARA (PdL). Ma questo spazio lo avete stabilito voi!

DE SIMONE. No, le cose non sono assolutamente in questi termini.

DE VITA. Mi scusi, senatore Carrara, come fa a dire che l'abbiamo stabilito noi? Come prima evidenziato dal dottor De Simone i 15 centesimi a disposizione delle aziende servono per pagare il gestore a cui vanno 4,5 centesimi, l'ammortamento dell'impianto (dai 3 ai 4 centesimi), il trasporto, che costa 1,5 o 2 centesimi e la manutenzione. Dove stanno allora questi margini di manovra? È chiaro che nel caso della pompa bianca il gestore non riceve 4,5 centesimi, ma 2, laddove tengo a ricordare che noi sottostiamo agli accordi sindacali e siamo tenuti a corrispondere al nostro gestore 4,5 centesimi.

CARRARA (PdL). Voi siete stati chiarissimi e noi abbiamo perfettamente compreso le vostre considerazioni, il problema è però sempre quello di dover dare una risposta ai cittadini che si rivolgono a noi anche portando questo tipo di argomenti. Per cui, quanto più siete chiari e precisi nella illustrazione di questi aspetti, tanto più ci sarà possibile fornire tale risposta e da questo punto di vista ritengo che l'odierna audizione sia stata molto utile, proprio perché ho avuto modo di prendere in esame i dati concreti.

Tuttavia, ribadendo la mia battuta precedente, posso dire che vi darò un fazzoletto per asciugare le vostre lacrime di disperazione!

Come diceva il Presidente, occorre trovare il sistema per contenere i prezzi. Sotto questo profilo noi faremo la nostra parte e affronteremo il discorso delle accise, visto anche che stiamo pagando delle accise di 30, 40, 50 anni fa, ma questa è una questione che rientra nelle nostre competenze.

DE SIMONE. Intervengo riprendendo la battuta del senatore Carrara sulle lacrime, per segnalare che nel 2009 il settore petrolifero della raffinazione e della distribuzione ha perso più di un miliardo di euro. Questo, però, non fa evidentemente notizia.

CARRARA (*PdL*). Vorrà dire che questo si bilancerà con speculazioni *ad hoc*!

PRESIDENTE. Segnalo che nel corso delle precedenti audizioni è emersa qualche idea su cui lavorare. Per esempio, la Federazione autonoma italiana benzinai ha ipotizzato la possibilità di definire nuovi contratti tra i gestori e le compagnie titolari delle concessioni che non prevedano più l'esclusiva, proponendo una soluzione di questo tipo: 80 per cento legato al marchio della compagnia che gestisce l'area e 20 per cento per consentire l'acquisto sul libero mercato, in modo tale da acquistare ai migliori prezzi e quindi riuscire, da un lato, a controbilanciare la redditività (che per loro è sempre bassa) e, dall'altro, a offrire un risparmio all'acquirente. Legata a questa, è stata avanzata anche l'ipotesi di autorizzazioni un po' più elastiche per quanto riguarda il settore del *non oil* in modo da poter far derivare una parte di margine da prodotti diversi dai carburanti.

Accanto a questa era stata anche avanzata l'idea di modificare la funzione propria del benzinaio che oggi è un soggetto per lo più legato a un titolare o a una compagnia, che percepisce proventi proporzionalmente alla quota di vendita. Sulla falsariga della figura del farmacista (ricordo che però la titolarità della licenza di farmacia è legata alla figura del farmacista titolare), si potrebbero trasformare questi operatori, artigiani, a volte dipendenti, in piccoli imprenditori titolari della gestione dell'area di servizio. In questo modo, essi potrebbero avere di margini più ampi di azione, di negoziazione, nonché contrattuali con le compagnie. Ritenete che qualcuna di queste ipotesi potrebbe produrre effetti positivi, considerato che evitando alcuni passaggi si determinerebbe un accorciamento della filiera, consentendo così di portare alla pompa, al consumatore il prodotto a prezzi più contenuti?

DE VITA. Credo che l'esempio della farmacia sia quello giusto. Il farmacista compra il negozio – nel nostro caso l'impianto – spende qualche milione di euro, dopodiché ha la licenza intestata. Anche i gestori possono fare operazioni di questo genere, il dato però da considerare è che nel nostro settore gli impianti sono dell'azienda che ha fatto l'investimento che deve recuperare sotto forma di litri di benzina venduti. L'azienda non può certo accettare che dopo aver effettuato l'investimento, arrivi qualcuno nell'impianto e lo acquisti.

PRESIDENTE. Mi stavo però riferendo alle nuove concessioni, ovviamente quelle esistenti non possono essere considerate in questa ipotesi.

DE VITA. In tal caso quanto proposto sarebbe fattibile, se però chi acquista costruisce l'impianto. Quello che in sintesi intendo dire è che chi fa l'investimento deve avere poi la possibilità di avere un ritorno.

Per quei gestori che vogliono realizzare gli impianti autonomamente sin dall'inizio non credo vi siano problemi, essi possono anche stringere

accordi con le società e diventare loro stessi retisti, ma fino a quando l'impianto è stato costruito dall'azienda, l'esclusiva deve essere assoluta. Non si può pensare di agire diversamente, altrimenti non tornano più i conti.

Il discorso dell'esclusiva era stato sollevato dai gestori anche in un'altra sede, in tal caso però era motivato dalla necessità di difendersi dalla concorrenza delle pompe bianche vicine che praticano determinati sconti. Questo problema è però già stato affrontato e viene quotidianamente risolto dalle aziende, perché se il gestore di un impianto ha una pompa bianca nelle vicinanze, è la stessa azienda petrolifera a porlo nelle condizioni di reggere la concorrenza. Questo, ripeto, avviene già oggi: un distributore ERG posto vicino ad una pompa bianca, una volta verificato quale sia lo sconto praticato dal gestore anonimo (ad esempio 5 centesimi al litro), riceve da parte dell'azienda un contributo pari a 2 o 3 centesimi al litro per resistere. Questo avviene dappertutto ed è il motivo per cui quei 5.000 o 6.000 impianti in Italia praticano prezzi inferiori.

Bisogna diffondere la competizione a macchia d'olio. Non può esservi uno stravolgimento dei sistemi, ma bisogna aumentare la concorrenza. Solo così si otterranno dei risultati. Anche le aziende sono d'accordo nel difendere il gestore quando viene attaccato da un distributore indipendente. Oggi questo avviene ovunque: le compagnie petrolifere non si fanno portare via fette di mercato perché c'è una pompa bianca vicino ad un suo distributore, ma lo difendono. Questa è la risposta.

Senza la clausola di esclusiva stravolgiamo il sistema, anche perché c'è un problema di marchio. L'azienda vende il prodotto sotto il suo marchio ed è sempre l'azienda a rispondere se il distributore compra chissà quale prodotto sul mercato e poi lo rivende.

DE SIMONE. C'è un problema di responsabilità. Forse questo è un altro aspetto che deve essere chiarito, perché il 60 per cento degli impianti è di proprietà delle aziende petrolifere. Il 40 per cento degli impianti attualmente è in mano a soggetti terzi che possono essere retisti privati, i quali poi stringono accordi di convenzionamento con la compagnia, oppure sono gestori di pompe bianche che si approvvigionano direttamente. Quando il gestore dell'impianto è un operatore terzo non vi è il problema dell'approvvigionamento, dal momento che egli può comprare il prodotto dove gli è più conveniente e poi venderlo con il suo marchio o in forma anonima, ma non si può pretendere che il gestore dell'impianto realizzato dalla compagnia petrolifera e che espone il marchio della stessa superi l'esclusiva. Anche la Commissione europea si è pronunciata in maniera molto netta in proposito. Se un'azienda offre ad un terzo rivenditore la struttura e le attrezzature, ed in aggiunta gli conferisce il suo marchio, il rivenditore in questione non può pretendere di acquistare il prodotto dove vuole. Ci sono problemi di corresponsabilità, di garanzia di qualità ed una serie di altri fattori per cui ciò è assolutamente improponibile. Se il gestore acquista l'impianto ed espone la sua bandiera, può comprare il prodotto dove vuole. Francamente mi sembra che ritenere di poter uti-

lizzare una struttura che ha realizzato qualcuno altro e beneficiare del marchio (quindi della pubblicità e della garanzia di un marchio noto), ed al contempo comprare il prodotto sul mercato, rappresenti una pretesa assurda ed anche una ipotesi difficilmente percorribile sul piano giuridico.

PRESIDENTE. Oggi sul tavolo ci sono tre possibilità: la prima è uscire dall'esclusiva abbassando il prezzo della benzina, chiaramente comprandola in regime di competizione, ma attraverso un accordo contrattuale di diversa natura giuridica. In tal caso comprendo anch'io le difficoltà che si incontrano nel momento in cui vi è un rapporto di solidarietà tra due soggetti, anche in termini di responsabilità, poiché da quel momento questa verrebbe a spezzarsi e il rapporto cambierebbe completamente impostazione.

Una seconda soluzione, prescindendo dalle reti esistenti, potrebbe essere quella di dare nuove concessioni con questa filosofia, creando *in itinere* un nuovo soggetto indipendente.

DE VITA. Da questo punto di vista non ci sarebbe alcun problema.

PRESIDENTE. Come terza possibilità, soggetti come le Regioni e i Comuni potrebbero agire sulla commercializzazione di altri prodotti per consentire una limatura sui prezzi della benzina.

DE SIMONE. Certamente. Tenga presente che la distribuzione di carburante era in regime di concessione negli anni Ottanta-Novanta, ma essendo stata eliminata la concessione, ormai si opera con un'autorizzazione che viene rilasciata a livello locale dai Comuni e dalle Regioni. Chi vuole oggi può aprire tranquillamente un impianto come e quando vuole, dal momento che non esiste più alcuna barriera.

A seguito della procedura di infrazione aperta dalla Commissione europea, la legge n. 133 del 2008 ha liberalizzato completamente i distributori di carburanti, anche per quanto riguarda le distanze e ogni altro vincolo precedente. Qualunque soggetto privato può realizzare un impianto, sostenendo gli investimenti economici necessari, e poi approvvigionarsi dove ritiene più opportuno. Non ci sono vincoli, ma mi sembra francamente difficile sostenere, anche giuridicamente, che il soggetto terzo si possa approvvigionare sul mercato usufruendo però della struttura che ha realizzato la compagnia petrolifera.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Unione Petrolifera per il prezioso contributo offerto ai nostri lavori, scusandomi per la scarsa presenza dei colleghi, dovuta alla concomitanza dei lavori parlamentari. Tutti i commissari avranno comunque la possibilità di leggere il resoconto della seduta odierna e la documentazione che avete depositato agli atti. Il dibattito oltretutto non si conclude qui, perché il monitoraggio del settore petrolifero è il fulcro dell'analisi che stiamo conducendo.

DE VITA. Signor Presidente, siamo disponibili in qualsiasi momento a fornire comunicazioni più complete sull'argomento.

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

I lavori terminano alle ore 15,35.