

# *La determinazione del prezzo al consumo dei carburanti*

**Rotary Club**

Messina, Royal Palace Hotel

23 ottobre 2012

*Massimiliano Giannocco*

*“Nel mondo circolano un sacco di menzogne  
e il peggio è che molte di esse sono vere”*

*Winston Churchill*

ovvero

*Quali sono i reali meccanismi che portano alla  
formazione del prezzo al consumo del carburante?*

## COMPOSIZIONE DEL PREZZO DEI CARBURANTI

Il prezzo dei carburanti al consumo consiste sostanzialmente nella somma di due componenti, quella FISCALE e quella INDUSTRIALE

La componente fiscale in Italia è costituita dall'accisa (aumentata dall'aprile 2011 ad oggi per un totale di oltre 16 centesimi euro/litro per la benzina e di oltre 19 centesimi euro/litro per il diesel) e dall'IVA (che si applica nella misura del 21%, sia alla componente industriale che all'accisa) e vale per oltre metà del prezzo alla pompa dei due carburanti principali (57% per la benzina e 53% per il gasolio)

La componente industriale (il c.d. “prezzo industriale” dei carburanti), include una importante voce di costo che è rappresentata dal valore della materia prima, che si può ricondurre alla c.d. quotazione *Platts Cif High Med* del relativo prodotto raffinato, che copre circa l' 80% del prezzo industriale, mentre il restante 20% è rappresentato dal c.d. “margine lordo”, che remunera i costi complessivi della distribuzione (stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, costi di commercializzazione nonché il margine del gestore e il margine industriale).

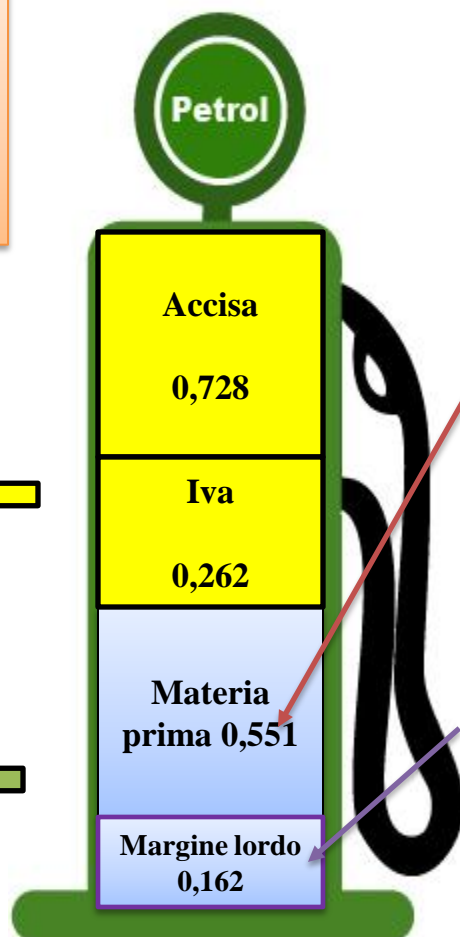
Il margine lordo, che sul prezzo finale dei carburanti alla pompa rappresenta meno del 10%, è l'unica componente su cui l'industria petrolifera può intervenire in termini di efficienza

“Prezzo Italia” (€/litro)  
**1,845**

(Rilevazione *Mise* del 1 Ottobre 2012)

COMPONENTE  
FISCALE  
57%  
1,049 €/litro

PREZZO  
INDUSTRIALE  
43%  
0,796 €/litro



Solo su questo segmento, pari al 34% del prezzo, agiscono le quotazioni internazionali e l'effetto cambio euro/dollaro

Solo su questa voce, pari al 9% del prezzo, l'operatore può agire per modificare il prezzo alla pompa

**Accisa:** imposta fissa attualmente pari a 0,72840 €/litro che grava sulla quantità dei beni prodotti

**Iva:** imposta (pari al 21%) che colpisce il valore dei prodotti soggetti ad accisa e che grava sulla stessa accisa

**Materia prima:** quotazione *Platts* benzina sul mercato internazionale

**Margine lordo:** differenza tra prezzo di vendita al netto delle tasse e il costo della materia prima (*Platts* Cif Med) e serve a remunerare i costi complessivi della distribuzione (stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, costi di commercializzazione nonché il margine del gestore e il margine industriale)

## NOTE e RIFLESSIONI

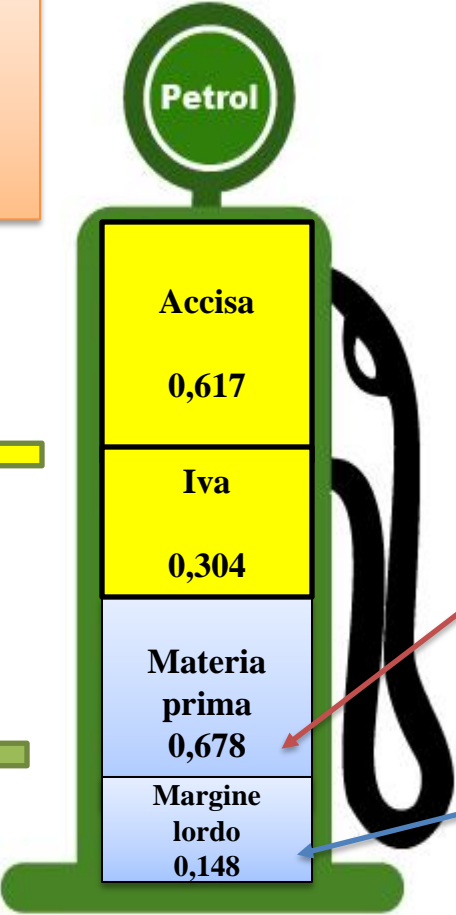
- “PREZZO ITALIA”: è il risultato della rilevazione settimanale del Ministero dello Sviluppo Economico, che calcola un prezzo medio ponderato rappresentativo dei carburanti a livello nazionale. Al momento viene considerato l’unico riferimento ufficiale in Italia. In base a questa rilevazione, che viene svolta parallelamente in tutti i Paesi dell’Unione Europea, si calcola il cosiddetto:
- “STACCO ITALIA”: è il differenziale di prezzo, al netto delle tasse, che abbiamo con i Paesi dell’area Euro. Si tratta, pertanto, di un indicatore della distanza dell’Italia dagli standard di una rete carburanti di standard europeo
- “PLATTS”: è una agenzia giornalistica che consulta gli operatori del mercato energetico e, sulla base delle compravendite effettuate nell’arco di un dato periodo del giorno, indica il prezzo rappresentativo per lo specifico prodotto monitorato
- CAMBIO MONETARIO: il prezzo finale dei carburanti è influenzato anche dall’andamento del cambio monetario poiché i prodotti petroliferi vengono quotati sui mercati internazionali in dollari. L’attuale rapporto di cambio Euro/Dollaro vede l’Euro molto indebolito rispetto al passato recente. Il valore delle quotazioni espresse nella moneta unica risulta più elevato.
- DIVERSIFICAZIONE: è da considerare, comunque, quando si parla di benchmark, che non esiste più un unico prezzo nazionale, data la varietà determinata da ulteriori variabili quali quelle fiscali e delle condizioni di mercato locali/regionali

**DIESEL**

**“Prezzo Italia” (€/litro)**  
**1,747**  
*(Rilevazione Mise del 1° Ottobre 2012)*

**COMPONENTE FISCALE**  
**53%**  
**0,921 €/litro**

**PREZZO INDUSTRIALE**  
**47%**  
**0,826 €/litro**



Solo su questo segmento, pari al 39%, agisce l'effetto cambio euro/dollaro

Solo su questa voce, pari al 8%, l'operatore può agire per modificare il prezzo alla pompa

**Accisa:** imposta fissa , attualmente pari a 0,61740 €/litro ,che grava sulla quantità dei beni prodotti

**Iva:** imposta (pari al 21%) che colpisce il valore dei prodotti soggetti ad accisa e che grava sulla stessa accisa

**Materia prima:** quotazione *Platts* gasolio auto su mercato internazionale + quota biodiesel.

**Margine lordo:** differenza tra prezzo di vendita al netto delle tasse e il costo della materia prima (*Platts* Cif Med) e serve a remunerare i costi complessivi della distribuzione (stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, costi di commercializzazione nonché il margine del gestore e il margine industriale)

## **ULTERIORI NOTE e RIFLESSIONI**

### *BRENT e WTI ovvero andamenti diversi per mercati diversi*

Non sempre è chiaro, per chi vuole studiare il tema, quale sia il ruolo del petrolio greggio nella definizione dei prezzi dei carburanti e, di conseguenza, si rischia di andare in confusione nella scelta del greggio di riferimento

#### **PRIMO ERRORE**

Bisogna, innanzitutto, ricordare che collegare l'andamento dei prezzi dei carburanti (prodotti finiti) a quello del greggio tal quale (materia prima) significa commettere un grave errore dal punto di vista metodologico.

Ciò che conta è la quotazione internazionale del prodotto raffinato, che è rilevato, come detto, dal Platts

Un barile di petrolio va infatti raffinato per utilizzarlo nelle auto.

Da un barile di petrolio si ottengono oltre 10 prodotti e solo il 20% è benzina

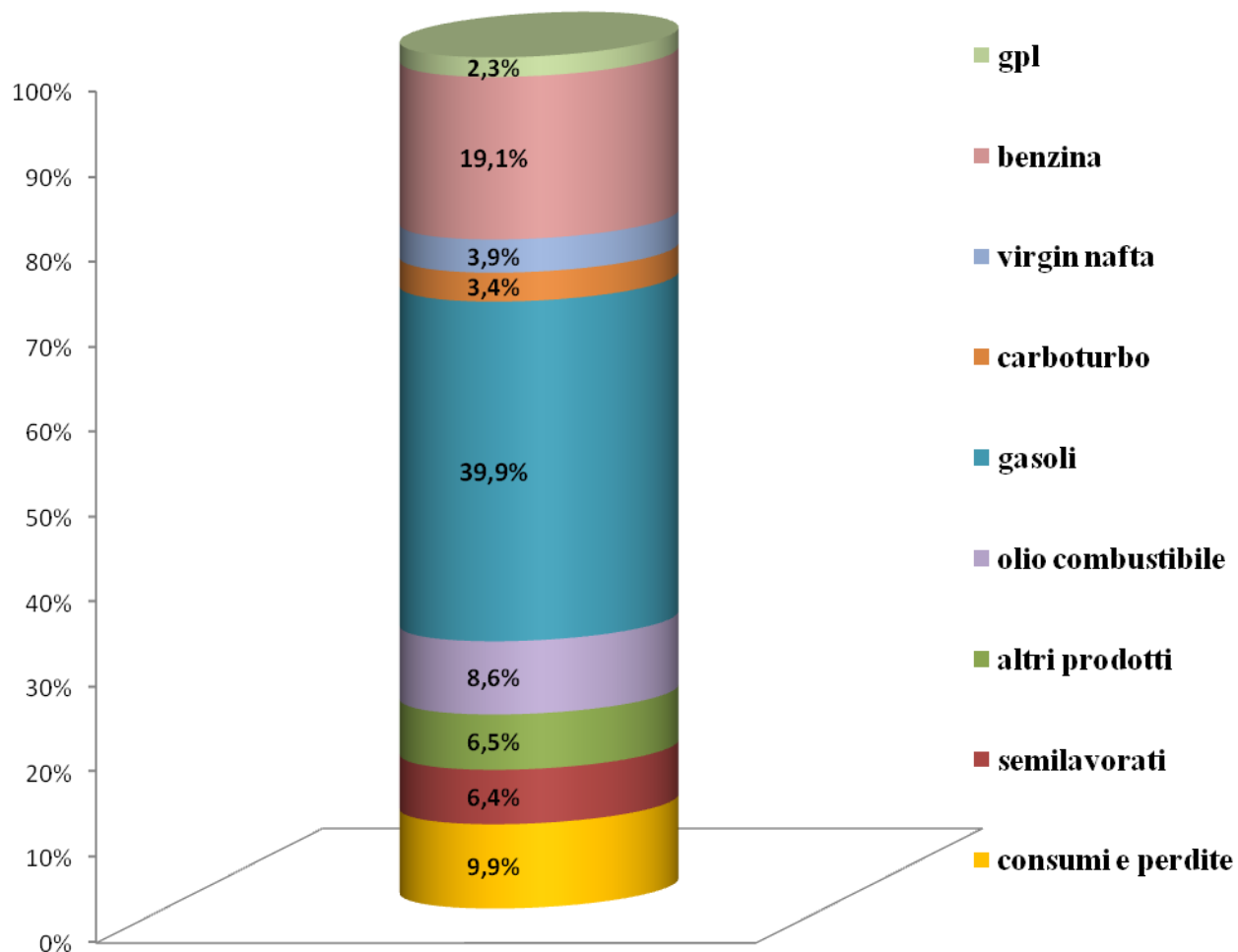
#### **SECONDO ERRORE**

Essendo in Italia, non ci si può riferire al greggio americano WTI, che è un indicatore valido solo per il mercato statunitense

Bisogna, invece, fare riferimento al BRENT, che rappresenta i 2/3 dei volumi di greggio scambiati quotidianamente ed è il benchmark in europa e mediterraneo e quindi in italia, per qualsiasi trasporto via mare

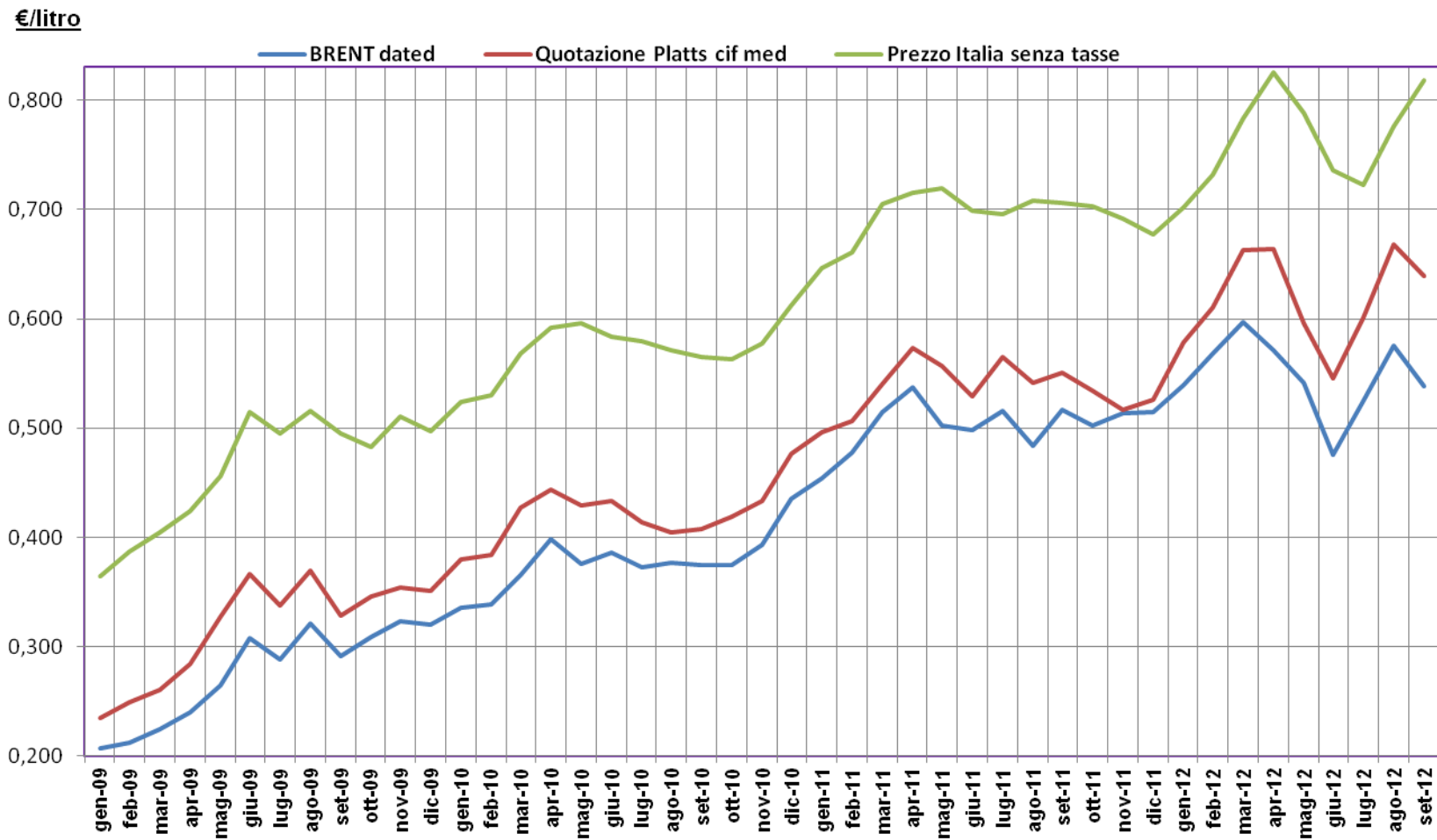
Attualmente il WTI costa circa 20 dollari in meno del BRENT

## Rese percentuali di un barile di greggio raffinato (2010)



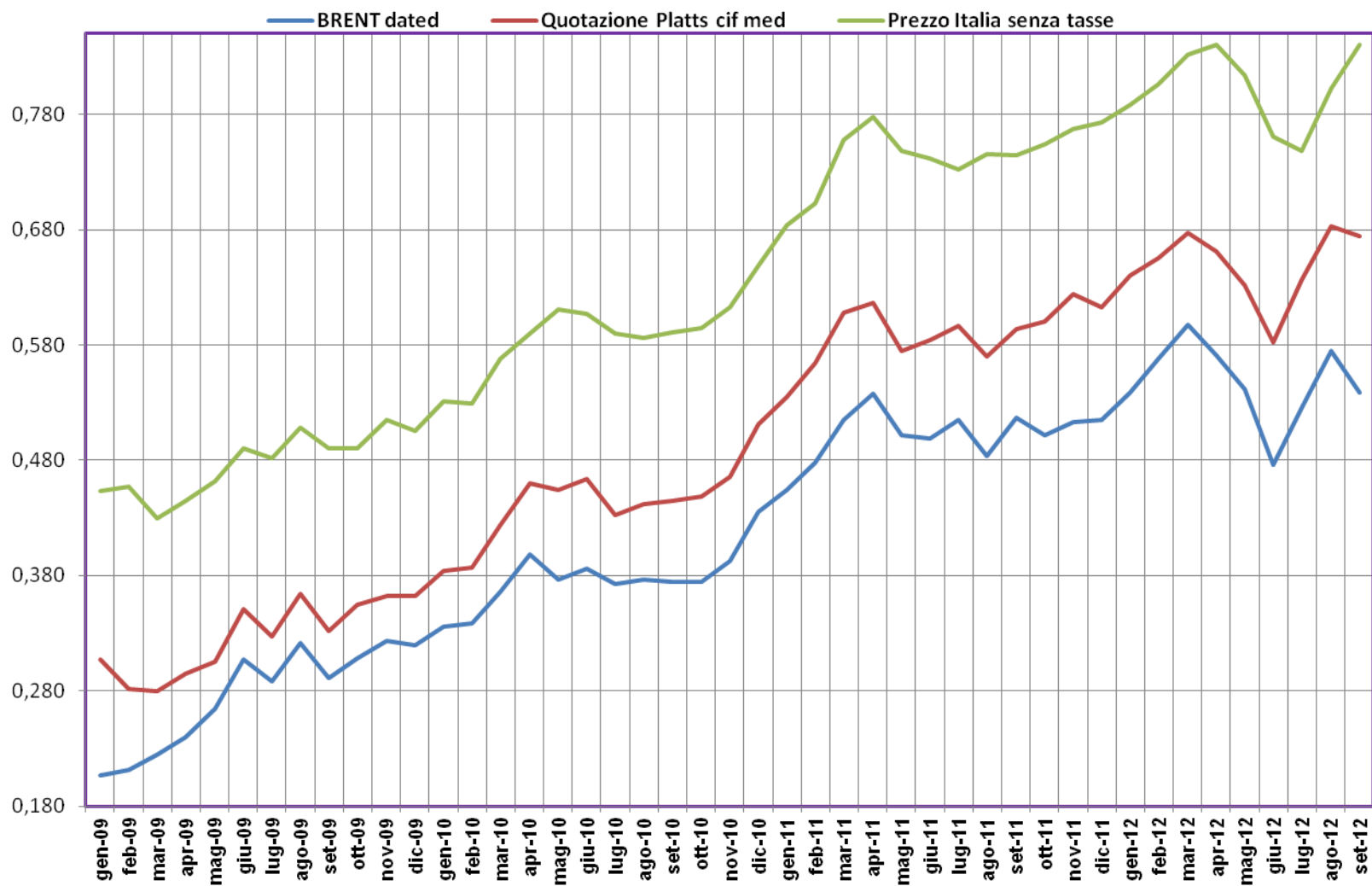


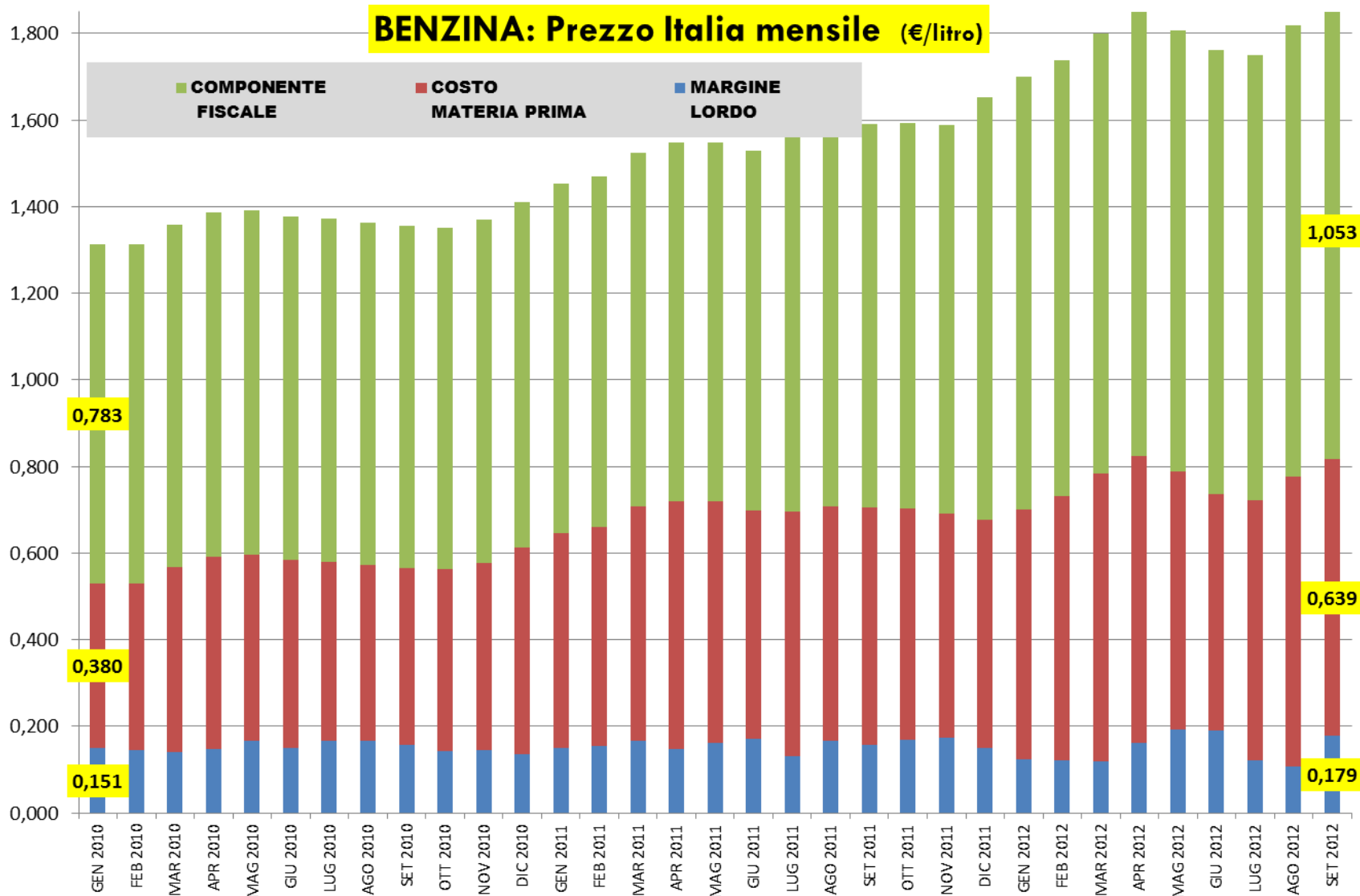
## Gli andamenti della benzina -- Media mese dal 2009



€/litro

## Gli andamenti del diesel -- Media mese dal 2009





(\*) Nel Margine lordo sono ricompresi tutta una serie di costi della filiera che sono a carico delle compagnie quali la distribuzione primaria e secondaria, i costi di ammortamento e di gestione del punto vendita, il margine riconosciuto al gestore, ecc...ecc..

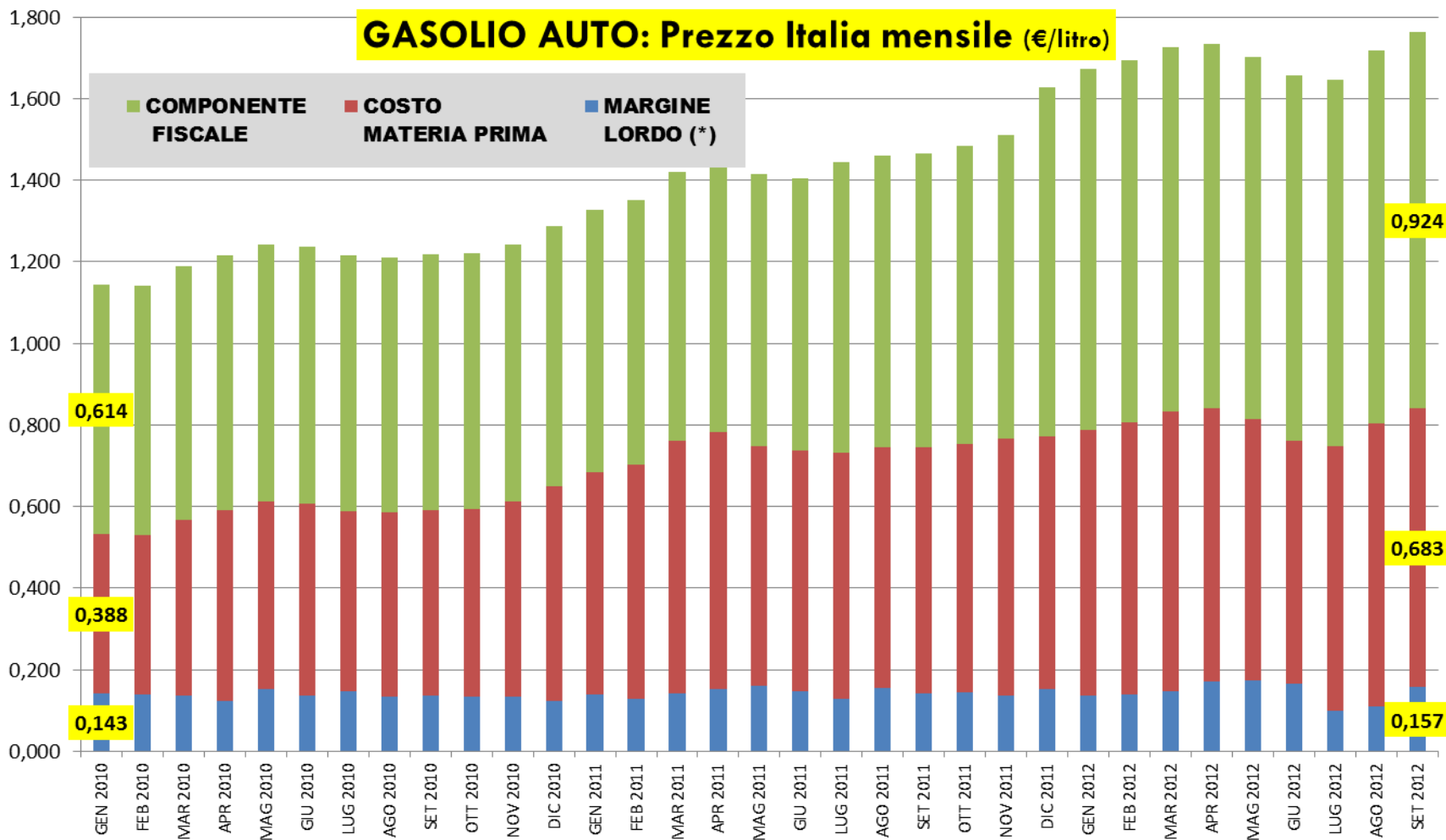
BENZINA

Media 2010= 0,153

Media 2011= 0,158

Media 2012= 0,149

(gen - set)



(\*) Nel Margine lordo sono ricompresi tutta una serie di costi della filiera che sono a carico delle compagnie quali la distribuzione primaria e secondaria, i costi di ammortamento e di gestione del punto vendita, il margine riconosciuto al gestore , ecc...ecc..

#### DIESEL

Media 2010= 0,138

Media 2011= 0,143

Media 2012= 0,146 (gen - set)

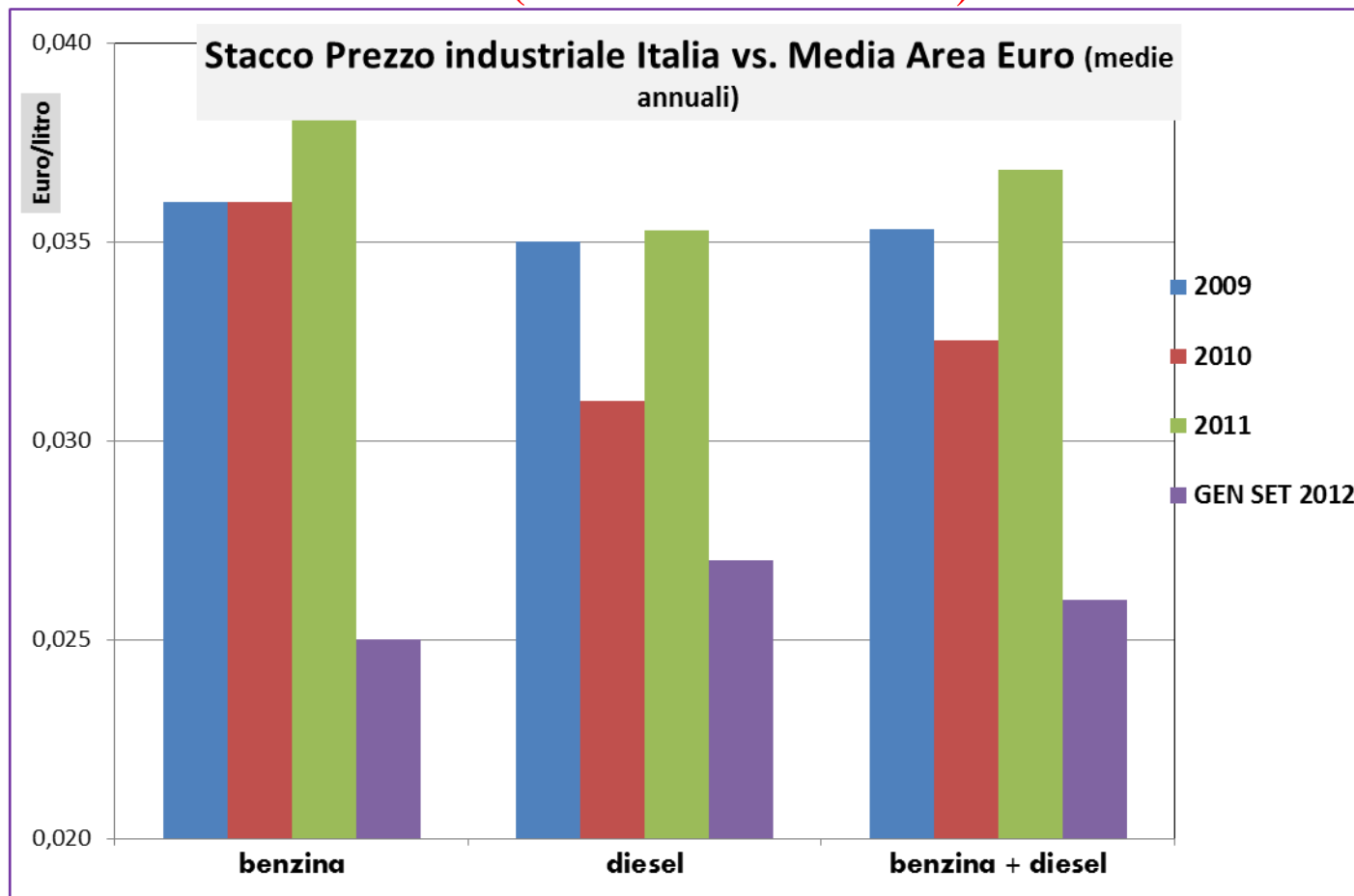
SIMULAZIONE

## EFFETTO AUMENTO TASSAZIONE

|  | PREZZO ATTUALE               | BENZINA       | DIESEL        |
|--|------------------------------|---------------|---------------|
| <b>15-ott-12</b>   | <b>ALLA POMPA</b>            | <b>1,845</b>  | <b>1,750</b>  |
|  | IVA 21%                      | 0,320         | 0,304         |
|  | ACCISA                       | 0,728         | 0,617         |
|  | <b>PREZZO al netto tasse</b> | <b>0,797</b>  | <b>0,829</b>  |
| <b>PREZZO ITALIA AL NETTO DEGLI AUMENTI TASSAZIONE DEL 2011/2012</b> |                              |               |               |
|  | <b>ALLA POMPA</b>            | <b>1,633</b>  | <b>1,502</b>  |
|  | IVA 20%                      | 0,272         | 0,250         |
|  | ACCISA                       | 0,564         | 0,423         |
|  | <b>PREZZO al netto tasse</b> | <b>0,797</b>  | <b>0,829</b>  |
|  | <b>DIFFERENZA</b>            | <b>-0,213</b> | <b>-0,248</b> |

SE NON CI FOSSERO STATI I RIPETUTI AUMENTI FISCALI A PARTIRE DA APRILE 2011 OGGI IL PREZZO DELLA BENZINA SAREBBE PIU' BASSO DI 21,3 CENTESIMI, MENTRE QUELLO DEL GASOLIO AUTO ADDIRITTURA DI 24,8 Cents di euro/litro.

## ANDAMENTO DEL DIFFERENZIALE CON L'EUROPA (fino a Settembre 2012)



L'andamento dello stacco mostra come nel 2012 stia scendendo, nonostante i forti incrementi delle quotazioni internazionali

## **INCIDENZA FISCALE NEI PAESI AREA EURO**

### ***BENZINA***

|               |              |
|---------------|--------------|
| Olanda        | 57,7%        |
| Grecia        | 57,5%        |
| <b>Italia</b> | <b>57,0%</b> |
| Irlanda       | 56,2%        |
| Finlandia     | 55,1%        |
| Germania      | 54,4%        |
| Francia       | 53,8%        |
| Austria       | 51,6%        |
| Spagna        | 48,7%        |

**Media area Euro 54,6%**

### ***GASOLIO***

|               |              |
|---------------|--------------|
| <b>Italia</b> | <b>52,7%</b> |
| Irlanda       | 51,3%        |
| Finlandia     | 48,4%        |
| Austria       | 47,0%        |
| Olanda        | 46,7%        |
| Germania      | 46,4%        |
| Francia       | 45,9%        |
| Grecia        | 45,9%        |
| Spagna        | 43,3%        |

**Media area Euro 46,9%**

## IN SICILIA

Non è così vero che in Sicilia ci sono i prezzi più alti d'Italia. Ci sono prezzi molto vari, anche da parte del singolo operatore che pratica prezzi diversi in diverse località. Dal sito [www.prezzibenzina.it](http://www.prezzibenzina.it) alcuni esempi di quanta differenza ci possa essere nei prezzi praticati in varie località siciliane.

- Prezzi benzina alla pompa in euro/litro in vigore intorno al 15 Ottobre:

### MINIMI

### MASSIMI

- **ESSO** : 1,810 Catania (V.le O.da Pordenone) ----- 1,919 Taormina (Via Porta Pasquale)
- **ENI** : 1,801 Giampileri (ME) ----- 1,938 Leonforte (EN)
- **Q8** : 1,812 Siracusa (V.le Teracati) ----- 1,926 Siracusa (V. Elorina)
- **ERG** : 1,798 Modica (RG) (V.V.Veneto)----- 1,925 Valderice (TP)
- **IP** : 1,867 Siracusa (V.le Scala greca) ----- 1,959 Catania (P.za Galatea)

Ma anche tra le c.d pompe bianche ci sono molte differenze.

- **ENERGIA SICILIANA** 1,792 Motta Sant'Anastasia----- 1,949 Leonforte (EN)
- **TAOIL** 1,825 Trapani (V G.B.Talotti)----- 1,922 Altofonte (PA)



## IN SICILIA

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con Segnalazione AS923 del 30 marzo 2012, ha espresso alcune considerazioni sul mercato petrolifero in Sicilia:

- la Sicilia è fundamentalmente autosufficiente dal punto di vista dell'approvvigionamento petrolifero
- integrazione verticale molto sviluppata per due operatori nazionali
- presenza importante delle cosiddette “pompe bianche”
- scarsa presenza della GDO nel settore dei carburanti
- “prezzi consigliati” del gasolio leggermente più alti rispetto al resto d'Italia
- “prezzi consigliati” della benzina leggermente più bassi rispetto al resto d'Italia
- normativa regionale sui carburanti contenente disposizioni difformi rispetto alle norme nazionali e delle altre Regioni, che possono favorire restrizioni di mercato con barriere legislative di tipo locale
- Pertanto, sarebbe auspicabile quanto richiesto dalla stessa AGCM, per migliorare gli standards di servizio e ottenere effetti positivi sui prezzi al consumo dei carburanti: una riforma complessiva della normativa regionale sui carburanti nell'ottica della libertà di mercato, dell'ammodernamento, della razionalizzazione e della ristrutturazione della rete di distribuzione dei carburanti

*Grazie per la cortese attenzione*

*Massimiliano Giannocco*