

AUDIZIONE UNIONE PETROLIFERA
Dott. Pasquale De Vita

Commissione straordinaria controllo prezzi

Senato, 14 settembre 2011

PREMESSA

I PREZZI DEI CARBURANTI SONO UN ARGOMENTO INTORNO AL QUALE SI CREA SEMPRE MOLTA CONFUSIONE E SPESSO PER LA **SCARSA CONOSCENZA DEI MECCANISMI CHE LI REGOLANO**

L'UNIONE PETROLIFERA, IN RAPPRESENTANZA DEL SETTORE DEL DOWNSTREAM ITALIANO (RAFFINAZIONE E DISTRIBUZIONE), **È STATA PIÙ VOLTA AUDITA** DA QUESTA COMMISSIONE SUI MEDESIMI TEMI

LA CONVOCAZIONE ODIERNA SEGUE **LE POLEMICHE ESTIVE CHE, A NOSTRO AVVISO, HANNO SCARSO FONDAMENTO** CONSIDERATO IL REALE ANDAMENTO DEI MERCATI DEL PETROLIO E DEI PRODOTTI RAFFINATI RISPETTO AI PREZZI INDUSTRIALI ITALIANI (CIOÈ AL NETTO DELLE TASSE)

IN QUESTA PRESENTAZIONE ILLUSTREREMO LE **VARIABILI DA PRENDERE A RIFERIMENTO** PER UNA CORRETTA ANALISI DEGLI ANDAMENTI REGISTRATI

LE STESSA **VARIABILI** SONO CONSIDERATE DAGLI ORGANI ISTITUZIONALI DI VIGILANZA E CONTROLLO

COMPOSIZIONE DEL PREZZO DEI CARBURANTI

IL PREZZO FINALE DEI CARBURANTI ALLA POMPA PUÒ ESSERE VISTO COME LA **SOMMA DI DUE COMPONENTI**, QUELLA **FISCALE** E QUELLA **INDUSTRIALE**

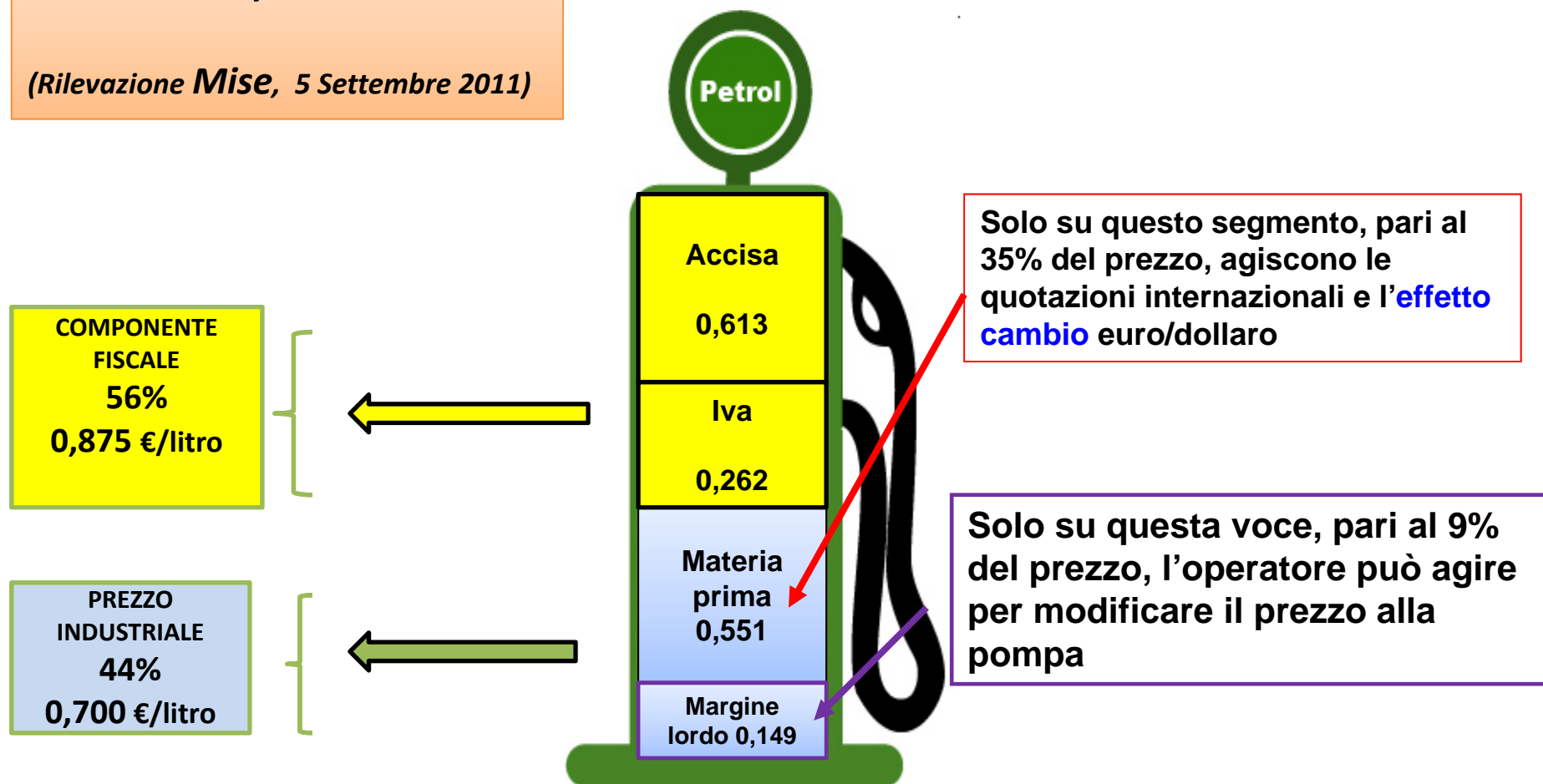
LA **COMPONENTE FISCALE** IN ITALIA È COSTITUITA DALL'**ACCISA** - RECENTEMENTE **AUMENTATA PER UN TOTALE DI OLTRE 6 CENTESIMI EURO/LITRO** - E DALL'**IVA**, CHE SI APPLICHERÀ NELLA MISURA DEL **21%**, SIA ALLA **COMPONENTE INDUSTRIALE** CHE ALL'**ACCISA** E VALE PER OLTRE METÀ DEL PREZZO ALLA POMPA DEI DUE CARBURANTI PRINCIPALI

LA **COMPONENTE INDUSTRIALE (IL C.D. "PREZZO INDUSTRIALE" DEI CARBURANTI)**, INCLUDE UNA IMPORTANTE VOCE DI COSTO CHE È RAPPRESENTATA DAL VALORE DELLA MATERIA PRIMA, LA C.D. **QUOTAZIONE PLATTS CIF HIGH MED** DEL RELATIVO PRODOTTO RAFFINATO, E IL 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) E RAPPRESENTA UNA QUOTA CHE **SI AGGIRA INTORNO AL 10%** DEL PREZZO FINALE DEI CARBURANTI ALLA POMPA

“Prezzo Italia” (€/litro)
1,575

(Rilevazione *Mise*, 5 Settembre 2011)

BENZINA



Accisa: imposta fissa attualmente pari a 0,61320 €/litro che grava sulla quantità dei beni prodotti

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

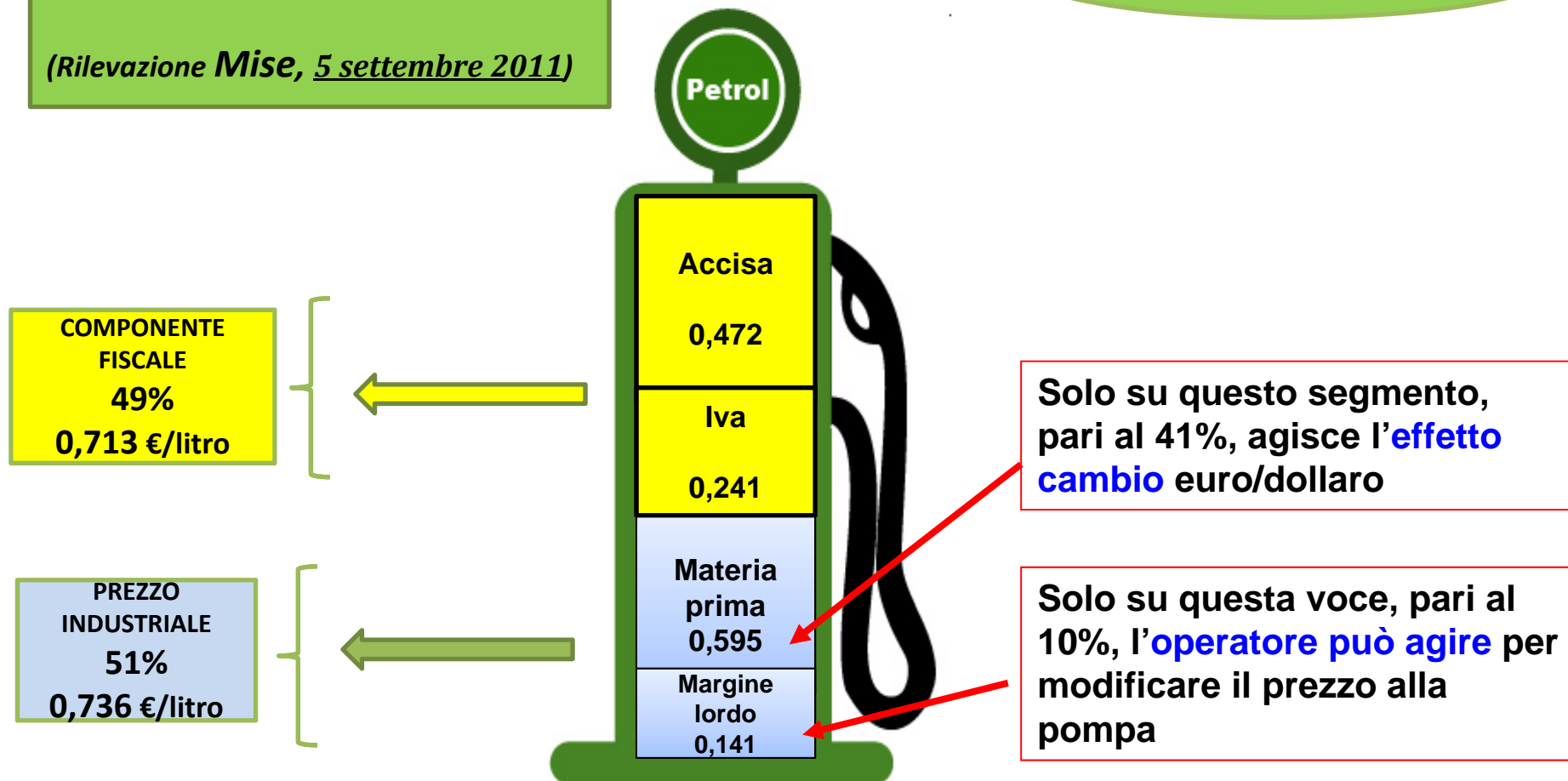
Materia prima: quotazione *Platts* benzina sul mercato internazionale

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

“Prezzo Italia”(€/litro)
1,449

(Rilevazione *Mise*, 5 settembre 2011)

DIESEL



Accisa: imposta fissa , attualmente pari a 0,4723 €/litro ,che grava sulla quantità dei beni prodotti

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

Materia prima: quotazione *Platts* 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)

BRENT E WTI: ANDAMENTI DIVERSI PER MERCATI DIVERSI

UNO DEGLI ELEMENTI DI MAGGIOR CONFUSIONE È IL **RUOLO DEL GREGGIO** NELLA DEFINIZIONE DEI PREZZI E **LA SCELTA DEL GREGGIO DI RIFERIMENTO**

ANZITUTTO VA RIBADITO CHE **COLLEGARE L'ANDAMENTO DEI PREZZI DEI CARBURANTI A QUELLO DEL GREGGIO TAL QUALE È UN ERRORE METODOLOGICO** PERCHÉ CIÒ CHE CONTA È LA QUOTAZIONE INTERNAZIONALE DEL PRODOTTO RAFFINATO (PLATTS)

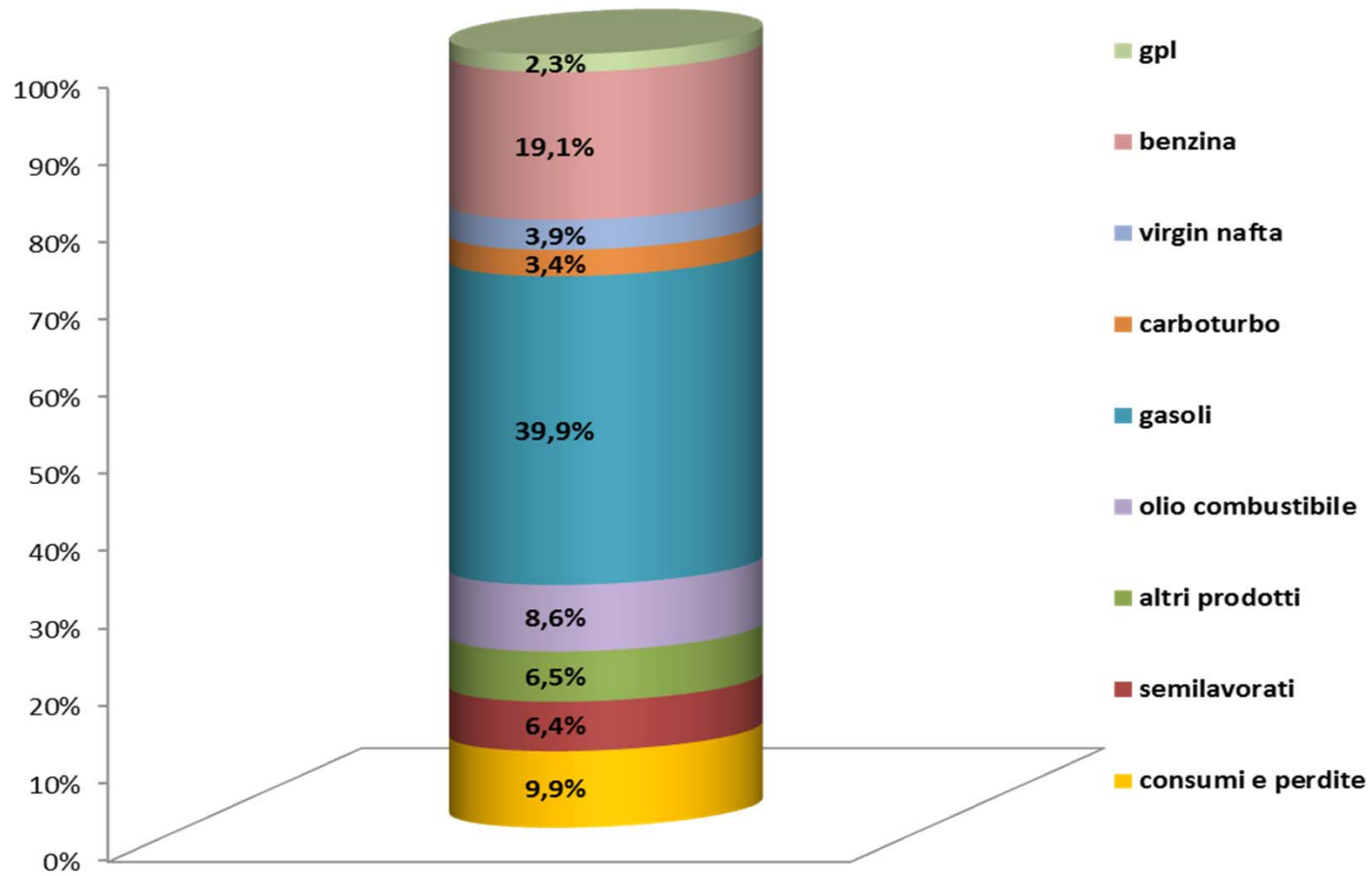
UN BARILE DI PETROLIO VA INFATTI RAFFINATO PER UTILIZZARLO NELLE AUTO E DALLO STESSO SI **OTTENGONO OLTRE 10 PRODOTTI E SOLO CIRCA IL 20% È BENZINA**

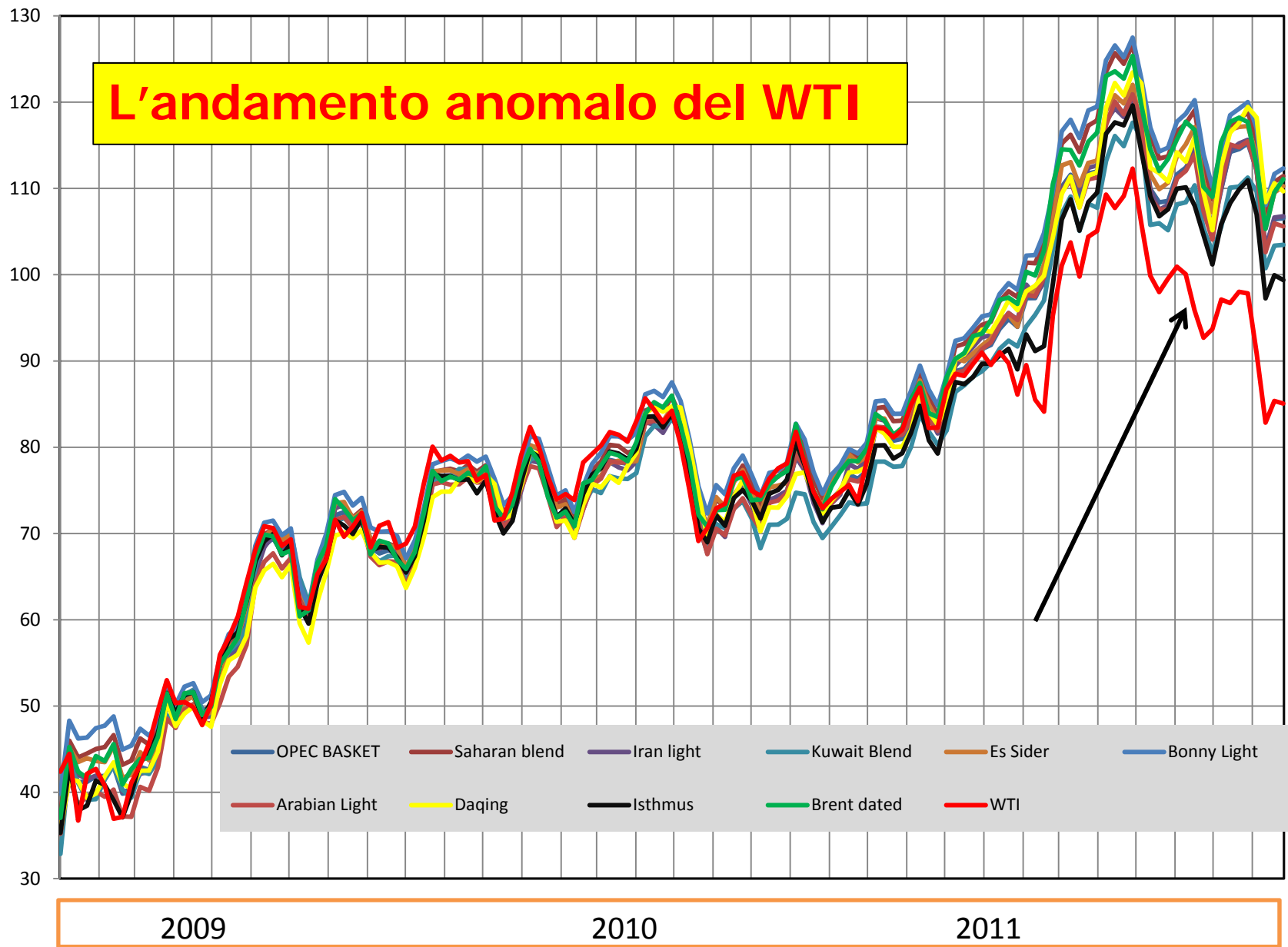
UN ALTRO ERRORE È RIFERIRSI AL GREGGIO AMERICANO WTI CHE È UN INDICATORE PER IL SOLO MERCATO USA

IL **BRENT RAPPRESENTA INFATTI 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 29-30 DOLLARI IN MENO DEL BRENT**, MENTRE NEL PASSATO LO SPREAD ERA COMPRESO IN UNA FORCHETTA -5/+5 DOLLARI PER UNA SITUAZIONE LOGISTICA SPECIFICA

Rese percentuali di un barile di greggio raffinato (2010)

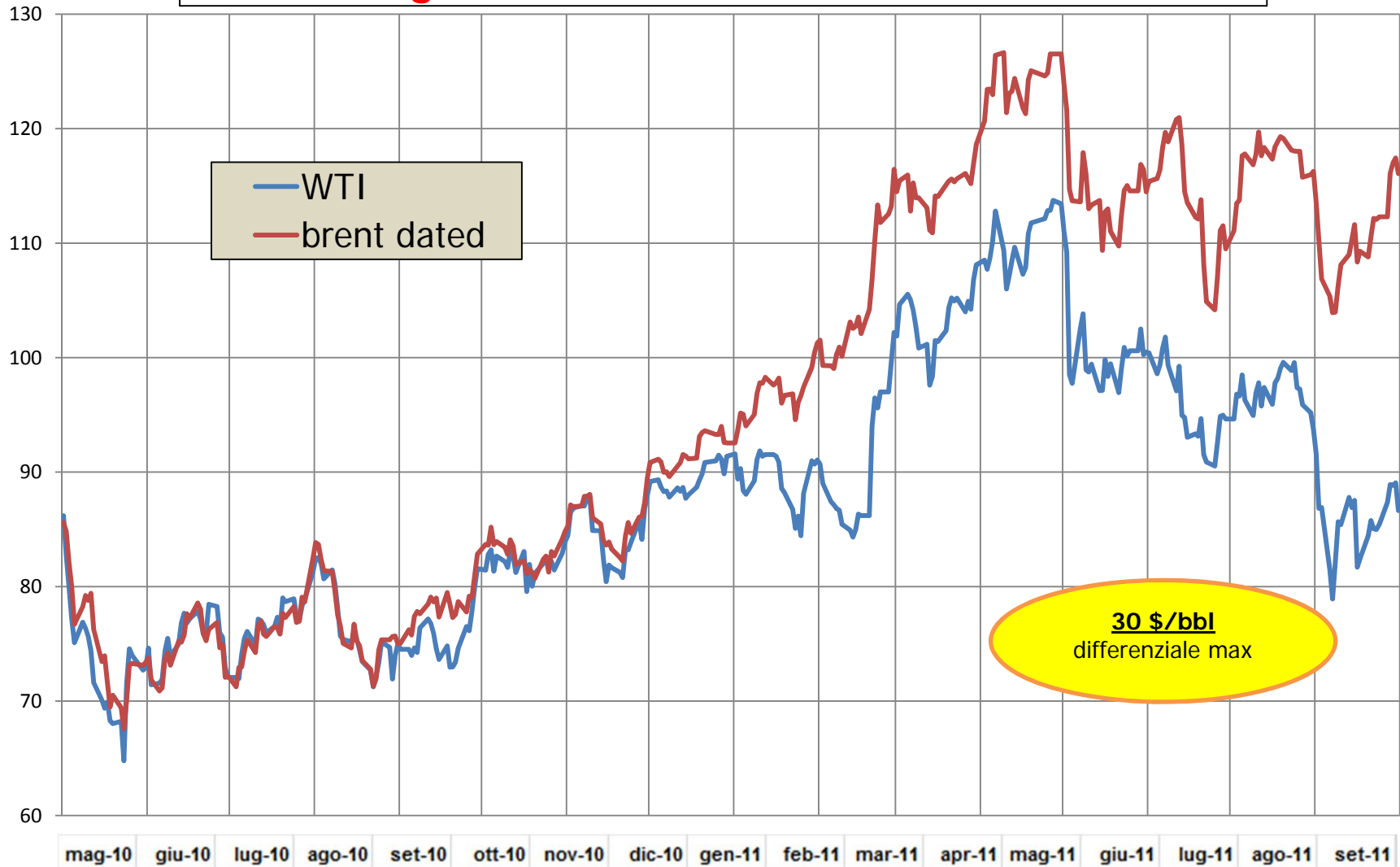




Fonte: elaborazioni su dati Platts

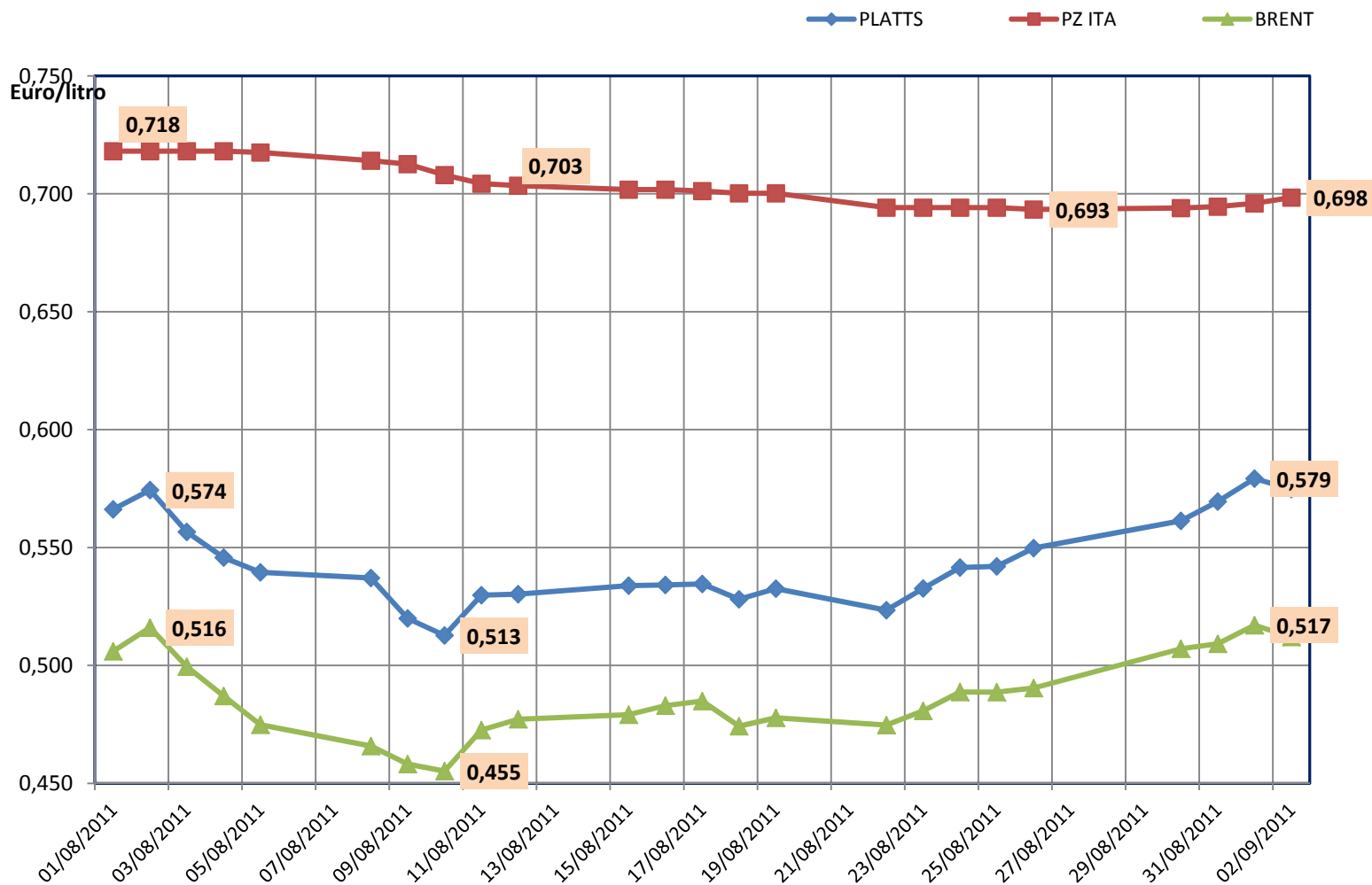


Quotazioni giornaliere in \$/barile di Brent dated e WTI



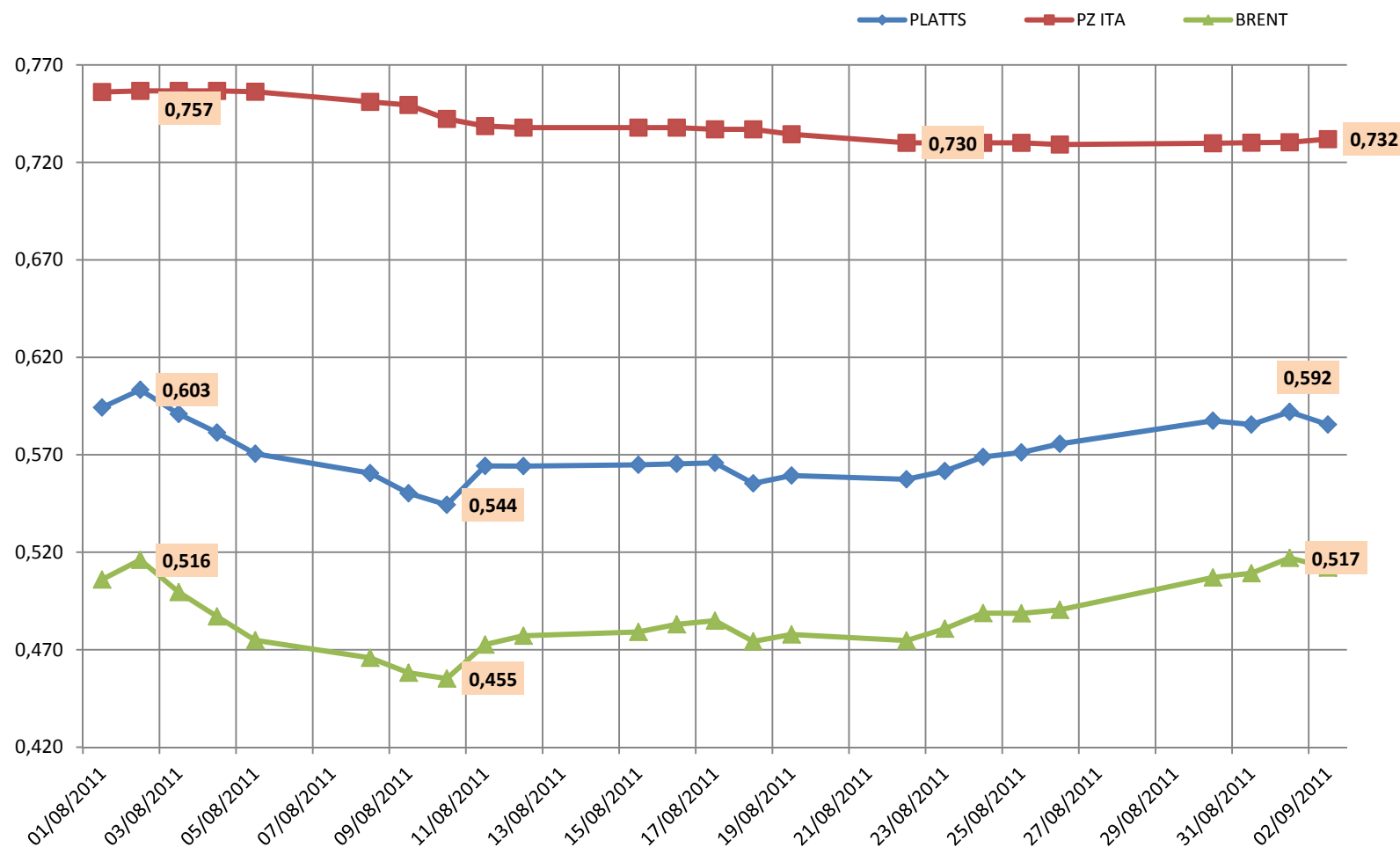
Fonte: elaborazioni su dati Platts

BENZINA: ANDAMENTO PREZZO INDUSTRIALE IN AGOSTO



Fonte: elaborazioni su dati Platts e Mise

GASOLIO: ANDAMENTO PREZZO INDUSTRIALE IN AGOSTO



Fonte: elaborazioni su dati Platts e Mise

EFFETTO CUMULATO RISPETTO AI PICCHI DEL 2008

TASSAZIONE

effetto reale

Variazione

componente fiscale
(ACCISA + IVA 20%)

+ 0,059 €/litro

cambio

effetto ipotetico

Svalutazione euro
rispetto al 2008

+ 0,075 €/litro

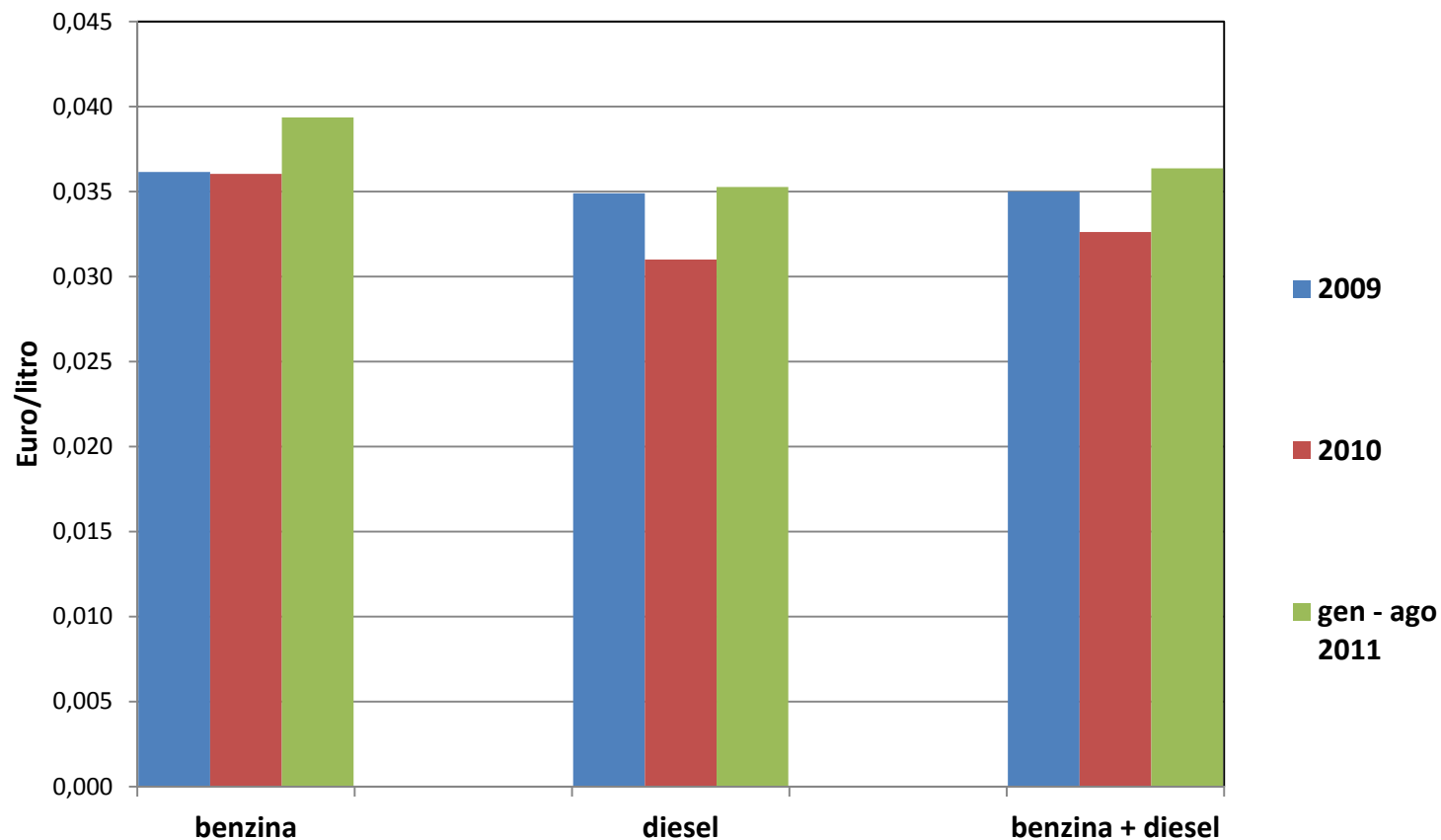
Effetto combinato
(tassazione + cambio)

+ 0,134 €/litro

**L'EFFETTO CUMULATO DELLA
SVALUTAZIONE DELL'EURO NEI
CONFRONTI DEL DOLLARO DAL 2008
AD OGGI, SOMMATO AGLI AUMENTI
DELLE ACCISE DEL 2011, VALE 13,4
CENTESIMI EURO/LITRO**

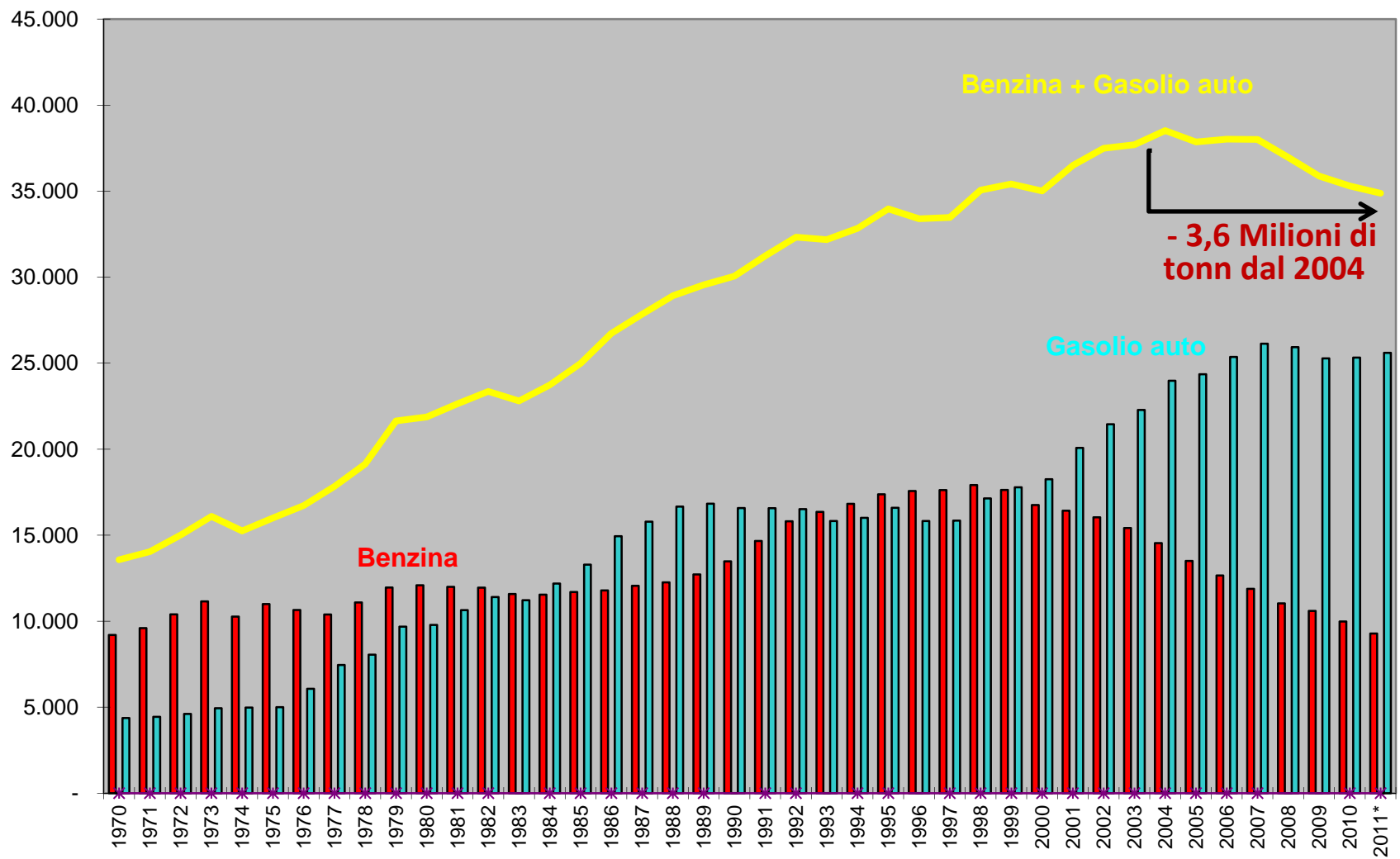
**AL NETTO DI QUESTI EFFETTI I PREZZI
OGGI SAREBBERO PIÙ BASSI DI OLTRE
13 CENTESIMI EURO/LITRO, BEN AL
DI SOTTO DEGLI 1,5 EURO/LITRO**

ANDAMENTO DEL DIFFERENZIALE CON L'EUROPA (fino ad Agosto 2011)



L'ANDAMENTO DELLO STACCO MOSTRA COME NEL 2010 ESSO SIA STATO INFERIORE A QUELLO DEL 2009 IN LEGGERO RECUPERO NEI PRIMI OTTO MESI DEL 2011

ITALIA – ANDAMENTO VENDITE DI BENZINA E GASOLIO AUTOTRAZIONE (Migliaia di tonnellate)



* Stime sui primi 7 mesi.

Fonte: Unione Petrolifera

LA LEGISLAZIONE SULLA RETE CARBURANTI

NEGLI ULTIMI ANNI SONO STATI **DIVERSI GLI INTERVENTI LEGISLATIVI** IN MATERIA DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI CHE **HANNO COMPLETAMENTE APERTO IL SETTORE A QUALSIASI OPERATORE ECONOMICO, SENZA PIÙ VINCOLI E LIMITI:**

D.LGS. 32/98: PASSAGGIO DA CONCESSIONE AD AUTORIZZAZIONE COMUNALE/RAZIONALIZZAZIONE

D.LGS. 112/98: CONCESSIONE REGIONALE P.V. AUTOSTRADALI

D.LGS. 346/99: LOCALIZZAZIONE P.V.

L. 496/99: LIBERALIZZAZIONE NON-OIL A FAVORE DEL GESTORE

L. 57/2001: (ART. 19) LIBERALIZZAZIONE NON-OIL A FAVORE DEL GESTORE

D.M. 31 OTTOBRE 2001: NUOVO PIANO

RAZIONALIZZAZIONE/INTRODUZIONE CONCETTO VERIFICHE DI INCOMPATIBILITÀ

L. 133/08: RIMOZIONE DISPOSIZIONI ANTICONCORRENZIALI (DISTANZE MINIME, SUPERFICI MINIME, CONTINGENTAMENTI LIBERTÀ DI APERTURA DELL'ORARIO DA 52 A 78 ORE SETTIMANALI)

L. 111/11: COMPLETA IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE ALLARGAMENTO SELF SERVICE E NON OIL (ART. 28)

LA RETE CARBURANTI COMPLETAMENTE LIBERALIZZATA

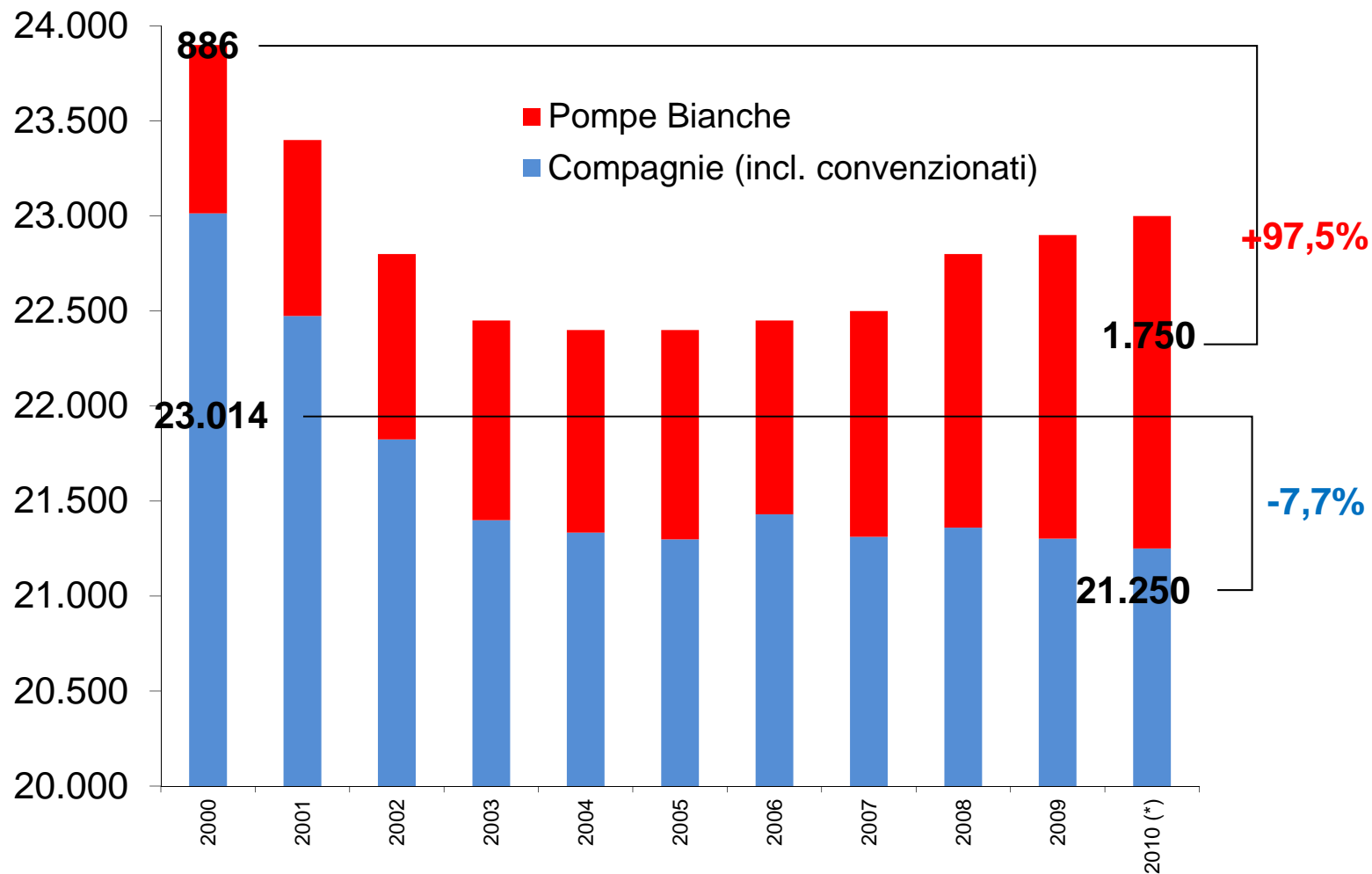
IL RISULTATO È STATA LA **COMPLETA LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE E L'AUMENTO DELLA QUOTA DI PUNTI VENDITA DI OPERATORI MINORI** NON INTEGRATI NELLA RAFFINAZIONE

OPERATORI CHE OGGI COPRONO IL 46% DELLA RETE RISPETTO AL 34% DEL 1998 DI CUI IL 15% SONO «POMPE BIANCHE»

L'ULTIMO INTERVENTO NORMATIVO (L. 111/11), ATTUALMENTE IN CORSO DI ATTUAZIONE, DOVREBBE INOLTRE SPINGERE PER UNA **MAGGIORE AUTOMAZIONE DELLA RETE ED UNO SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ NON-OIL**

NON È COMPRENSIBILE QUINDI LA CRITICA DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE CIRCA PRESUNTI OSTACOLI AD UNA DIFFUSIONE DEI PUNTI VENDITA PRESSO GLI IPERMERCATI E DELLE «POMPE BIANCHE»

RETE CARBURANTI: EVOLUZIONE «POMPE BIANCHE»



(*) Previsioni.

LA ROBIN TAX METTE A RISCHIO GLI INVESTIMENTI

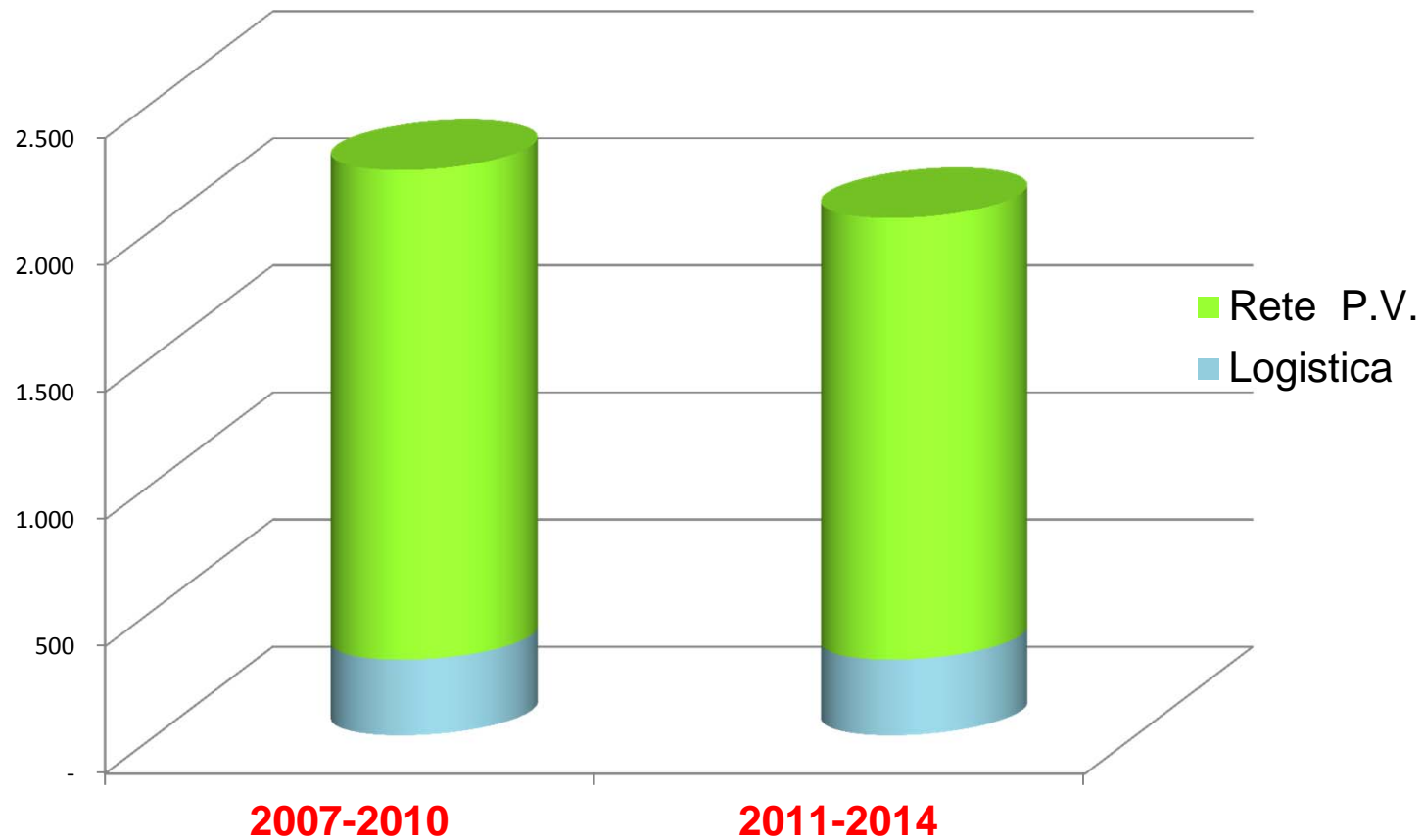
GLI INTERVENTI DOVUTI ALLA NUOVA NORMATIVA **RICHIEDONO INVESTIMENTI NON INDIFFERENTI** MESSI PERÒ IN DUBBIO DALL'ULTIMA MANOVRA FINANZIARIA CHE HA AUMENTATO DI 4 PUNTI PERCENTUALI **L'ALIQUOTA DELLA ROBIN TAX**, PORTANDOLA AL 10,5 PER CENTO

UNA MISURA IRRAZIONALE CHE NON FARÀ ALTRO CHE **COMPRIMERE ANCORA DI PIÙ I PROGRAMMI DI INVESTIMENTO** DELLE AZIENDE DEL DOWNSTREAM CHE NEGLI ULTIMI DUE ANNI HANNO PRESENTATO **PERDITE TOTALI PER CIRCA 2 MILIARDI DI EURO**

IL TUTTO IN UN CONTESTO DI **FORTE CONTRAZIONE DEI VOLUMI VENDUTI** E DI PROFONDA **CRISI DELLA RAFFINAZIONE** E DEGLI OBBLIGHI IN MATERIA DI BIOCARBURANTI

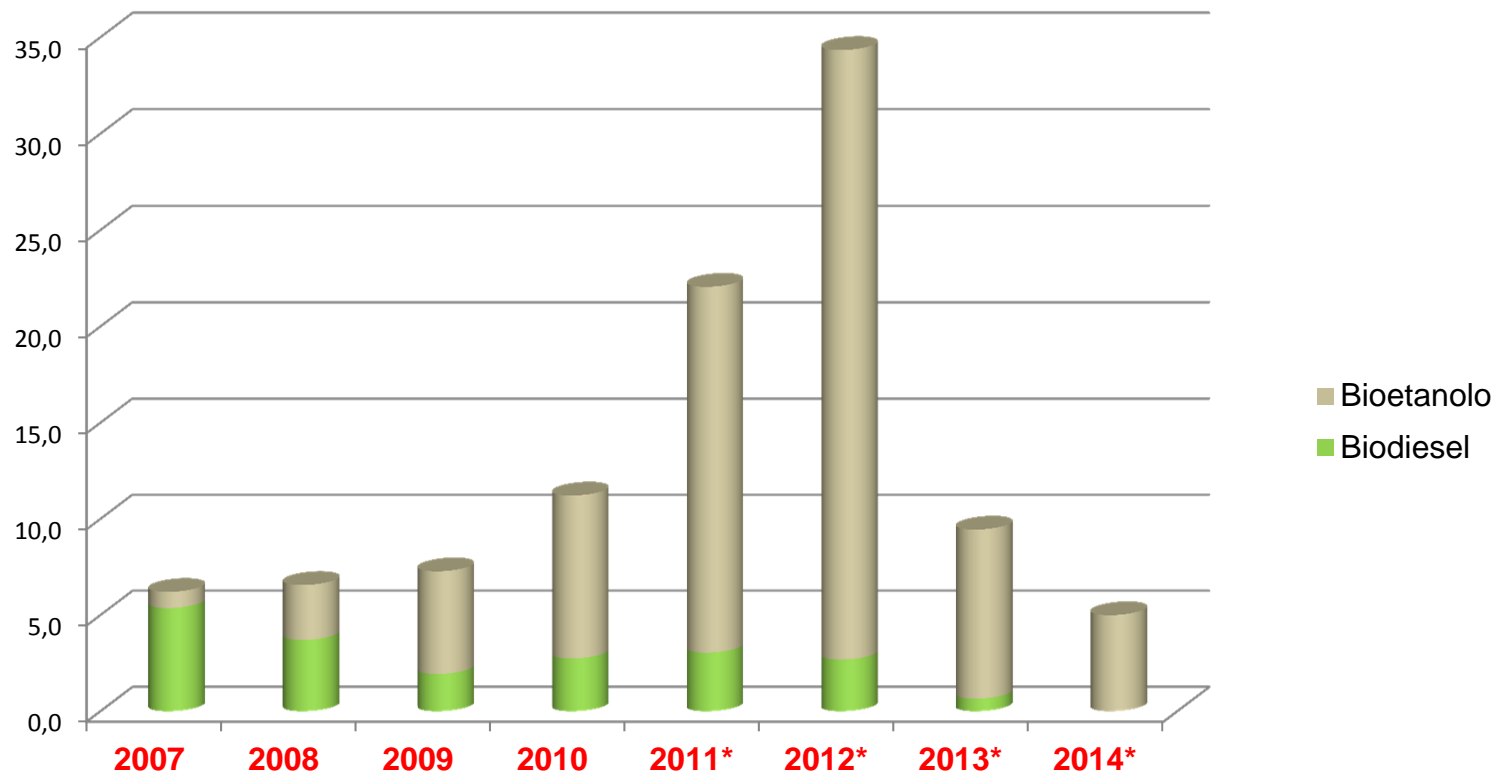
COMPLESSIVAMENTE SONO **A RISCHIO OLTRE 2 MILIARDI DI EURO DI INVESTIMENTI**

GLI INVESTIMENTI NELLA DISTRIBUZIONE (Miloni di euro)



Sono a rischio oltre 2 miliardi di euro di investimenti nel quadriennio 2011-2014

GLI INVESTIMENTI NEI BIOCARBURANTI (Milioni di euro)



* PREVISTI

*Ulteriori impegni economici sono necessari per l'impiego di biocarburanti:
circa 71 milioni di euro nel quadriennio 2011-2014*