



Fabio Pammolli e Nicola C. Salerno

I prezzi dei carburanti per autotrazione: dov'è l'anomalia italiana?

Un confronto su dati EUROSTAT e cinque proposte di policy

I dati EUROSTAT (*database online*) consentono di confrontare, a parità dei poteri di acquisto, i prezzi alla pompa di benzina e diesel, nella parte industria e in quella fiscale. L'analisi comparativa rivela alcuni dati di fatto inequivocabili.

1

Tra il 1998 e il primo semestre 2008, i prezzi industria italiani della benzina e del diesel sono stati stabilmente più alti della media dell'Europa dei 15, con uno scarto medio di oltre l'11 per cento. Nella media degli ultimi tre anni la differenza è minore, ma ancora ampia: pari al 7,3 per cento per la benzina, e a quasi l'8,7 per il diesel. Più marcate sono le differenze rispetto ai principali *Partner*. Se si guarda al primo semestre del 2008, in Francia i prezzi sono più bassi del 14,4 e del 15,6, in Germania del 17,2 e del 9,6, nel Regno Unito del 7,1 e del 7,2; con il risultato che la media UE-15 ponderata per i volumi di consumo presenterebbe uno scarto ancora più pronunciato, con un differenziale di prezzo, nel primo semestre 2008, prossimo o addirittura superiore al 10 per cento, sia per la benzina che per il diesel.

Lo stacco dei prezzi industria italiani arriva allo stesso ordine di grandezza dello stacco della componente fiscale, che in Italia pesa più che nella media europea. Ma questo dato non deve trarre in inganno, e nasconde alcune fondamentali differenze tra i due *mark-up*, che risaltano nel confronto con i principali *Partner* UE. Germania e Regno Unito mostrano componenti fiscali significativamente superiori a quella italiana, sia per la benzina (nel primo semestre 2008, +9,8 e +12,9) che per il gasolio (+5,9 e +30,9); ma nel contempo fanno registrare prezzi industria significativamente inferiori. La Francia ha sì componenti fiscali inferiori a quelle italiane, ma anche prezzi industria che sono significativamente inferiori a quelli italiani.

La vera anomalia del mercato dei carburanti per autotrazione italiano risiede nei prezzi industria, che mantengono margini di ricavo troppo elevati lungo tutta la filiera e indipendenti dai cicli del petrolio. Nelle due recenti Segnalazioni del 2007, la AS379 e la AS436, l'Antitrust ha sottolineato le criticità della normativa che regola l'attività di distribuzione al dettaglio. Allo stato attuale e nonostante le riforme negli anni 1998-2001, la distribuzione mantiene forti rendite di posizione e amplifica i problemi di concorrenza a monte, a livello di produzione/raffinazione e stoccaggio/approvvigionamento (la

logistica), molti dei quali trascendono le possibilità di intervento del Legislatore nazionale e si configurano come problemi di livello internazionale.

Per superare questo equilibrio negativo, nelle due Segnalazioni del 2007, l'Antitrust suggerisce di approfondire alcune linee di *policy*:

(1) In primo luogo, alleggerire i vincoli amministrativi sull'apertura dei punti vendita e sui comportamenti degli operatori, mantenendo solo quelli effettivamente necessari a perseguire l'interesse generale. In particolare, il contingentamento numerico dovrebbe capovolgersi in un obiettivo di copertura territoriale minima¹.

(2) Poi, migliorare la compatibilità tra la normativa che presiede alla distribuzione dei carburanti e quella riguardante la GDO (a cominciare dagli orari di servizio), per dare impulso alla penetrazione della GDO nel mercato.

(3) Quindi rafforzare (lungo il tracciato già imboccato dall'articolo 5 del D. Lgs. n. 32 dell'11 Febbraio 2008) le previsioni normative che obblighino le società petrolifere e i titolari dei servizi di logistica (nella maggior parte dei casi *de facto* coincidenti) a riservare a distributori non verticalmente integrati (la GDO o le cosiddette "pompe bianche") una quota del prodotto raffinato e della capacità di approvvigionamento. L'esperienza insegna che schemi di *product/service release* non sono semplici da disegnare e da far funzionare (contrastano con gli incentivi individuali), ma proprio su questo fronte potrebbe risultare doppiamente utile l'impegno della GDO e lo sviluppo di catene distributori al dettaglio di massa tale da avere sufficiente potere contrattuale o addirittura da affacciarsi sui mercati internazionali, anche dotandosi, col tempo, di logistica o parti della logistica *in house*.

(4) Infine, lavorare alla costruzione di un *corpus* normativo settoriale chiaro e omogeneo, al posto di quello attuale troppo frammentato tra Stato, Regioni e Province, e privo di indirizzi unitari su tematiche di interesse nazionale come la concorrenza e la qualità del servizio. È, questo, un punto che rileva anche per portare a termine la riorganizzazione federalista su cui il Paese è impegnato.

A queste quattro linee per la *policy* se ne può aggiungere un'altra, anche se non direttamente citata dall'Antitrust. (5) In alternativa a schemi di *product/service release*, se dovessero perdurare le difficoltà dei distributori *new enter* non integrati ad approvvigionarsi a condizioni non discriminatorie, potrebbero valutarsi soluzioni di *unbundling*, muovendo verso forme di separazione funzionale e societaria delle fasi in filiera, e richiedendo che operatori impegnati nella produzione/raffinazione non controllino punti di distribuzione né vi siano indirettamente collegati, oppure che essi non possano detenere, direttamente o indirettamente, oltre una certa percentuale del numero complessivo dei punti vendita. I produttori integrati a valle sarebbero chiamati a cedere sul mercato punti vendita delle loro reti.

¹ Questa indicazione è speculare a quella che lo stesso Antitrust da anni ripropone per la riforma della distribuzione al dettaglio dei farmaci.

Sono questi cinque gli snodi strutturali da affrontare, guardando alle esperienze internazionali e riprendendo le fila del disegno di legge n. 1.644 della scorsa Legislatura (il cosiddetto "Bersani-ter") che, agli articoli 1 e 8, aveva cominciato a muoversi nella giusta direzione.

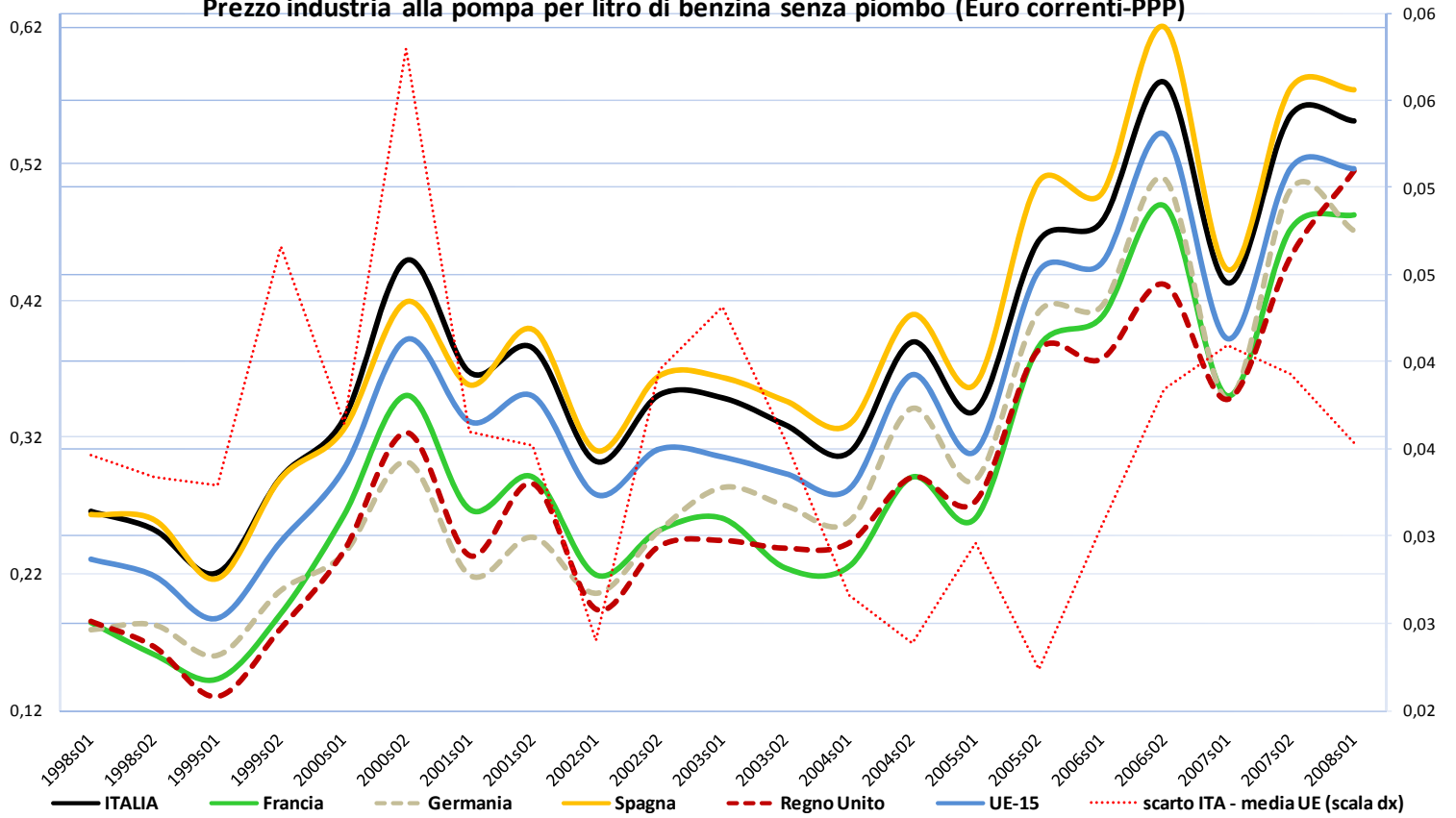
Finché a questi snodi non saranno date risposte adeguate, sarà sempre troppo facile lamentarsi del ciclo internazionale del petrolio e del Fisco esoso. Mentre i problemi sono nostri e non di natura fiscale.

12 Settembre 2008

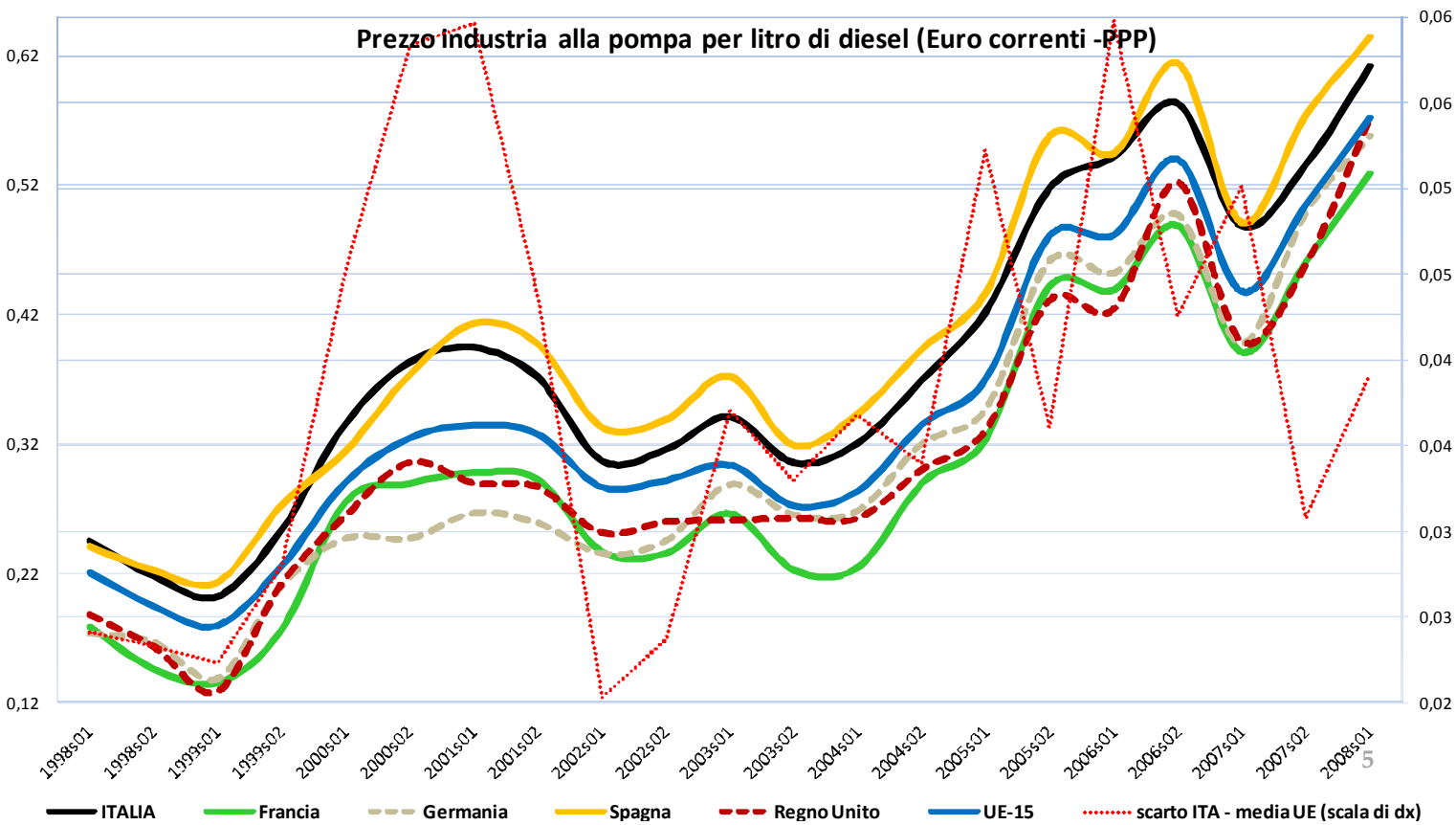
CERM - Via G. Poli n. 29 - 00187 ROMA - ITALY
Tel.: 06 - 69.19.09.42 - Fax: 06 - 69.78.87.75
www.cermlab.it

Grafici e Tavole =>

Prezzo industria alla pompa per litro di benzina senza piombo (Euro correnti-PPP)



Fonte: elaborazioni di CERM su EUROSTAT (database online)



Fonte: elaborazioni di CERM su EUROSTAT (database online)

Prezzo industria alla pompa per litro di benzina senza piombo (Euro correnti - PPP)

	1998s01	1998s02	1999s01	1999s02	2000s01	2000s02	2001s01	2001s02	2002s01	2002s02	2003s01	2003s02	2004s01	2004s02	2005s01	2005s02	2006s01	2006s02	2007s01	2007s02	2008s01	scarto ITA - Paese '08sem1 in % prezzo Paese	
ITALIA	0,265	0,252	0,220	0,290	0,333	0,449	0,367	0,385	0,302	0,351	0,348	0,329	0,308	0,389	0,339	0,463	0,477	0,580	0,433	0,556	0,551		
Francia	0,184	0,160	0,142	0,190	0,262	0,350	0,266	0,290	0,218	0,251	0,260	0,223	0,224	0,290	0,260	0,385	0,407	0,489	0,350	0,472	0,482	14,395	
Germania	0,179	0,183	0,160	0,208	0,234	0,302	0,219	0,247	0,206	0,251	0,283	0,270	0,258	0,341	0,288	0,411	0,415	0,508	0,348	0,501	0,471	17,201	
Spagna	0,263	0,259	0,216	0,289	0,325	0,418	0,357	0,398	0,310	0,364	0,363	0,346	0,328	0,409	0,358	0,506	0,497	0,620	0,442	0,575	0,574	-3,862	
Regno Unito	0,185	0,166	0,130	0,179	0,236	0,323	0,233	0,285	0,193	0,240	0,244	0,238	0,242	0,290	0,272	0,383	0,377	0,431	0,347	0,452	0,515	7,172	
UE-15	0,231	0,218	0,187	0,243	0,296	0,391	0,331	0,350	0,278	0,311	0,305	0,293	0,282	0,365	0,309	0,441	0,447	0,542	0,392	0,517	0,516	media tot	
scarto ITA - media UE	0,035	0,033	0,033	0,047	0,036	0,058	0,036	0,035	0,024	0,040	0,043	0,035	0,027	0,024	0,030	0,022	0,030	0,038	0,041	0,039	0,035	→ 0,035	0,034
scarto in % prezzo ITA	13,062	13,257	14,916	16,080	10,941	12,895	9,795	9,130	7,946	11,269	12,374	10,773	8,608	6,113	8,728	4,817	6,377	6,614	9,447	7,055	6,399	→ 9,838	6,785
scarto in % prezzo UE	15,024	15,284	17,530	19,161	12,286	14,804	10,859	10,047	8,631	12,701	14,121	12,074	9,419	6,511	9,563	5,061	6,811	7,082	10,433	7,590	6,836	→ 11,039	7,302

Fonte: elaborazioni CERM su database online EUROSTAT

Prezzo industria alla pompa per litro di diesel (Euro correnti - PPP)

	1998s01	1998s02	1999s01	1999s02	2000s01	2000s02	2001s01	2001s02	2002s01	2002s02	2003s01	2003s02	2004s01	2004s02	2005s01	2005s02	2006s01	2006s02	2007s01	2007s02	2008s01	scarto ITA - Paese '08sem1 in % prezzo Paese	
ITALIA	0,245	0,218	0,202	0,254	0,336	0,383	0,394	0,371	0,307	0,315	0,341	0,305	0,320	0,369	0,422	0,517	0,542	0,583	0,488	0,535	0,611		
Francia	0,178	0,146	0,135	0,176	0,275	0,289	0,297	0,292	0,237	0,235	0,266	0,223	0,224	0,289	0,324	0,442	0,439	0,489	0,391	0,460	0,529	15,593	
Germania	0,173	0,167	0,139	0,210	0,247	0,247	0,266	0,259	0,235	0,245	0,289	0,265	0,268	0,320	0,347	0,462	0,452	0,497	0,397	0,499	0,558	9,554	
Spagna	0,241	0,223	0,213	0,273	0,315	0,373	0,413	0,397	0,333	0,339	0,372	0,319	0,343	0,393	0,437	0,557	0,544	0,614	0,491	0,574	0,634	-3,549	
Regno Unito	0,187	0,163	0,128	0,212	0,264	0,305	0,289	0,286	0,251	0,259	0,260	0,262	0,262	0,300	0,330	0,431	0,424	0,521	0,398	0,458	0,570	7,225	
UE-15	0,221	0,194	0,180	0,226	0,290	0,325	0,334	0,328	0,287	0,292	0,304	0,272	0,284	0,335	0,370	0,481	0,482	0,540	0,438	0,505	0,572	media tot	
scarto ITA - media UE	0,024	0,023	0,022	0,028	0,045	0,058	0,060	0,044	0,020	0,024	0,037	0,033	0,037	0,034	0,052	0,036	0,060	0,043	0,050	0,031	0,039	→ 0,038	0,043
scarto in % prezzo ITA	9,857	10,705	11,069	11,041	13,475	15,230	15,129	11,737	6,616	7,515	10,861	10,804	11,472	9,199	12,367	6,973	11,036	7,299	10,269	5,745	6,397	→ 10,228	7,953
scarto in % prezzo UE	10,935	11,988	12,447	12,411	15,573	17,966	17,826	13,297	7,085	8,126	12,185	12,113	12,959	10,131	14,112	7,496	12,405	7,874	11,445	6,095	6,834	→ 11,491	8,691

Fonte: elaborazioni CERM su database online EUROSTAT