

Alcune verità sui prezzi dei carburanti
Nota metodologica

6 ottobre 2015

Il comunicato dell'Istat del 30 settembre sull'andamento dei prezzi al consumo evidenzia in termini inequivocabili i cali registrati dai prezzi dei carburanti, smentendo le recenti ricostruzioni giornalistiche e certificando come essi **siano diminuiti sensibilmente sia su base mensile che annua**, contrariamente a tutti gli altri beni e servizi che fanno parte del paniere rilevato dall'Istat tra i quali anche quelli che risentono direttamente del costo dei carburanti (dai beni alimentari ai trasporti aerei).

In esso, infatti, con riferimento all'andamento dei beni energetici, si legge:

“Nel comparto non regolamentato si registrano cali congiunturali per i prezzi di tutti i carburanti. Il prezzo della Benzina segna un ribasso del 4,7%, con un'accentuazione della flessione su base annua di oltre tre punti percentuali e mezzo (-12,9%, da -9,3% di agosto); quello del Gasolio per mezzi di trasporto diminuisce del 3,3% rispetto al mese precedente e il relativo calo tendenziale si amplia di oltre due punti e mezzo (-15,5%, da -12,9% di agosto). I prezzi degli Altri carburanti diminuiscono dell'1,8% su base mensile – per effetto principalmente dei ribassi del GPL – e del 18,7% su base annua (era -17,9% ad agosto)”.

Nonostante una realtà dei numeri ampiamente documentata e certificata, **la comunicazione sui prezzi dei carburanti continua invece ad essere al centro di una sistematica opera di disinformazione.**

I prezzi dei carburanti rispondono a logiche molto chiare e, tra i prodotti di largo consumo, sono i più trasparenti e monitorati nel loro processo di formazione.

Sistematicamente, infatti, in qualunque dibattito televisivo (per citare gli esempi più recenti: Unomattina dell'11 settembre, Mi manda Rai 3 del 21 settembre o anche La Gabbia del 30 settembre) o articolo di giornale (La Stampa del 23 agosto, Gazzetta del Mezzogiorno del 3 ottobre), si insiste nel sostenere la tesi che il greggio è sceso molto ma non altrettanto ha fatto la benzina, **ignorando quanto affermato nei suoi comunicati dall'Istat, dalle rilevazioni del Ministero dello Sviluppo Economico o anche della Commissione europea.** Quindi da osservatori istituzionali obiettivi e *superpartes*.

Il primo errore che si fa da un punto di vista metodologico, è affermare che ad una riduzione del 50% del prezzo del greggio debba corrispondere un'analogha variazione nel prezzo della benzina. Affermazione totalmente infondata, oltre che tecnicamente ed economicamente errata.

Anzitutto, perché da un barile di petrolio, cioè 159 litri, si ottengono una pluralità di prodotti (dal gpl al kerosene) di cui la benzina è solo una frazione, prodotti che poi assumono una loro autonoma valorizzazione economica, rappresentando mercati diversi e distinti.

Inoltre, perché **il prezzo dei carburanti, come quello di altri beni, è composto da vari elementi e su tutti prevale la componente fiscale, variabile incompressibile e del tutto indipendente, che tende a diluire il reale beneficio derivante dalla diminuzione del prezzo industriale.**

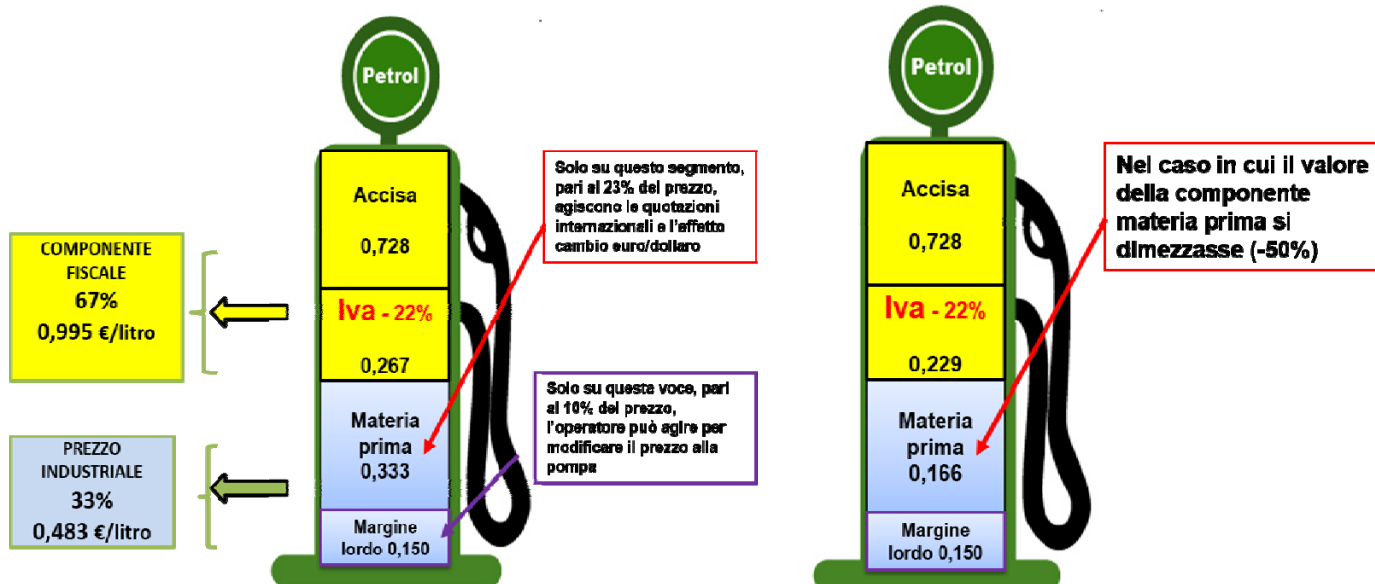
Infatti, anche se la componente materia prima si riducesse del 50%, a parità di tutte le altre condizioni l'effetto sul prezzo finale si limiterebbe solo al 14% come si può osservare nei due grafici che seguono.

Struttura del prezzo della benzina (fonte: Ministero dello Sviluppo economico)

"Prezzo Italia" (€/litro)
1,478
(Rilevazione Mise, 28 Settembre 2015)

Struttura del prezzo della benzina (simulazione con riduzione del 50% del costo materia prima)

"Prezzo Italia" (€/litro)
1,273
(Rilevazione Mise, 28 Settembre 2015)



Accisa: imposta fissa pari a **0,72840** €/litro che grava sulla quantità dei beni prodotti. **AL NETTO DELLE ADDIZIONALI REGIONALI**

Iva: imposta (pari al **22%**) 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*); serve a remunerare tutti i restanti passaggi della filiera e a coprire altri oneri, tasse locali, tasse portuali, ecc

Avendo ben in mente tutto ciò, dal confronto tra l'andamento del petrolio, dei prodotti raffinati scambiati sui mercati internazionali e del prezzo industriale italiano emerge chiaramente come, da inizio agosto ad oggi, per restare agli ultimi mesi, i prezzi italiani si sono mossi in assoluta coerenza con la discesa di tutti i principali *benchmark* europei (*Platts* dei prodotti raffinati e prezzi industriali europei). E ciò vale anche considerando l'intero anno.

Anzi, in alcune fasi i prezzi italiani sono scesi anche con maggiore enfasi rispetto al mercato europeo grazie ad una concorrenza divenuta sempre più spinta che permette ampi risparmi al consumatore. Infatti, a fronte di un calo sui mercati internazionali di circa 8 centesimi, il prezzo

industriale italiano della benzina è diminuito di quasi 12 centesimi (*vedi tabella*). Circostanza, questa, che evidentemente non è ancora stata percepita dai professionisti della polemica.

Andamento dei prezzi dei carburanti agosto-ottobre 2015

BENZINA	Brent dated	CAMBIO	Brent dated	Brent dated	PLATTS	PLATTS	PREZZO	PREZZO
	(\$/bbl.)	\$ / €	(€/bbl.)	(€/litro)	\$/tonn.	€/litro	IND.le	Pompa
Inizio agosto 2015	52,2	1,1058	47,2	0,297	617,3	0,421	0,597	1,616
01/10/2015	47,4	1,1153	42,5	0,267	507,3	0,343	0,483	1,478
Variazioni assolute	-4,8			-0,030		-0,078	-0,114	-0,138
Variazioni %	-9,3%	0,9%	-10,0%	-10,0%	-17,8%	-18,5%	-19,0%	-8,6%

GASOLIO AUTO	Brent dated	CAMBIO	Brent dated	Brent dated	PLATTS	PLATTS	PREZZO	PREZZO
	(\$/bbl.)	\$ / €	(€/bbl.)	(€/bbl.)	\$/tonn.	€/litro (*)	€/litro	€/litro
Inizio agosto 2015	52,2	1,1058	47,2	0,297	502,3	0,400	0,557	1,433
01/10/2015	47,4	1,1153	42,5	0,267	471,3	0,371	0,491	1,352
Variazioni assolute	-4,8			-0,030		-0,029	-0,066	-0,081
Variazioni %	-9,3%	0,9%	-10,0%	-10,0%	-6,2%	-7,3%	-11,9%	-5,6%

Analogo discorso vale se ci si confronta con il marzo 2009, ossia quando il greggio era più o meno sugli stessi livelli di oggi. Rispetto ad allora, attualmente i prezzi al consumo sono più alti di 31 centesimi di cui ben 24 centesimi dovuti all'aumentata tassazione e solo 7 centesimi dovuti alla crescita del prezzo internazionale dei prodotti (Platts), di cui 4,5 per effetto dell'indebolimento dell'euro nei confronti del dollaro (passato da 1,30 a 1,12).

Altra prova dell'assoluta coerenza degli andamenti dei prezzi italiani, sta nel fatto che il prezzo industriale italiano (cioè al netto delle tasse) è praticamente in linea con quello europeo: la differenza in media annua è meno di un centesimo.

Il principale problema italiano resta perciò quello della tassazione. In pratica, su un prezzo della benzina di 1,5 euro/litro, meno di 50 centesimi è il prezzo industriale, tutto il resto sono tasse.

Appendice

Come confrontare le quotazioni petrolifere in modo omogeneo per valutare l'andamento del prezzo dei carburanti in Italia

Quale tipologia di greggio per il mercato europeo:

- Brent dated, prezzi spot: si considerano i prezzi relativi alle transazioni fisiche sul mercato *cargoes* con consegna a breve e costituisce il *benchmark* per tutte le transazioni dell'Europa occidentale.
- I valori sono espressi in dollari/barile e qualora si vogliano convertire in euro/litro occorre dividere per il cambio e poi per 159 che è l'unità di misura di un barile di petrolio.
- È però una conversione poco usata perché non è corretto confrontare direttamente la quotazione di un litro di Brent con il prezzo di un litro di benzina dal momento che il petrolio va raffinato prima di poter essere usato come carburante e dunque ad esso vanno aggiunti i costi di lavorazione, trasporto e distribuzione, nonché altri oneri finanziari e amministrativi.
- Per questo si fa riferimento alla quotazione internazionale del prodotto raffinato rilevata dal Platts.

Quali quotazioni della benzina o del gasolio sono da considerare:

- Benzina unleaded 10 ppm Cif Med (Platts European Marketscan); Diesel 10 ppm Ultra Sulphur diesel Cif Med (Platts European Marketscan).
- Le quotazioni dei vari prodotti sono espresse in dollari/tonnellata e per trasformarle in euro/litro occorre dividere prima per il cambio e poi moltiplicare per un valore che rappresenta la densità convenzionale (utilizzata anche ai fini fiscali) che è pari a 0,755 per la benzina e a 0,845 per il gasolio.
- I valori così ottenuti possono quindi essere correttamente confrontati con i prezzi industriali (al netto delle tasse) rilevati ogni lunedì dal MiSe ed inviati alla Commissione europea (il cosiddetto "prezzo Italia": <http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it/dgerm/cercabphitalia.asp>).