

X COMMISSIONE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

AUDIZIONE

“DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE: PROBLEMATICHE PREZZI DEI CARBURANTI”

Seduta di mercoledì 28 aprile 2010, ore 14.30

AUDIZIONE

DEL SOTTOSEGRETARIO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

ON. STEFANO SAGLIA

Grazie Presidente Corsi.

Colleghi senatori,

desidero, in primo luogo, esprimere vivo apprezzamento per l'iniziativa della Commissione di svolgere un'Audizione riguardante l'ambito della problematica riguardante l'andamento dei prezzi dei carburanti.

Vi è un differenziale storico tra il prezzo medio dei carburanti praticato in Italia rispetto a quello della media dei paesi appartenenti all'area dell'Euro, il così detto *“stacco”*, *che mediamente si attesta intorno a +3,5 centesimi di euro a litro.*

I petrolieri spiegano tale situazione suddividendo in questo modo:

- Circa 1,1 centesimi di euro sono da imputare alle maggiori inefficienze del sistema di distribuzione dei carburanti (**scarsa diffusione del self-service** che in Italia non supera il 30%, mentre nella quasi totalità dell' Europa si avvicina al 90%);
- 1 centesimo dovuto alle differenze strutturali tra il nostro Paese e l'Europa (maggiore numerosità e capillarità della rete dei punti

vendita - 25 mila in Italia contro circa 13 mila in Francia e 15 mila in Germania - che **limita fortemente l'erogato medio annuale di ciascun punto vendita**;

- 0,8 centesimi di euro sono da imputare alla **assenza della componente non-oil** (presente in circa il 12% in Italia contro il 97% in Germania), **rigidità di orari e turni** (10 ore in Italia rispetto a 14 ore in Francia);
- 0,6 centesimi alla **scarsa diffusione delle vendite attraverso il canale degli ipermercati** (in Francia circa il 60% del venduto è presso i centri commerciali).

Il punto di vista delle Associazioni si può riassumere in tre punti:

- Scarsa diffusione della distribuzione dei carburanti presso i centri commerciali;
- Scarsa concorrenza tra le compagnie petrolifere e fenomeno ancora di nicchia per le così dette “pompe bianche” (ossia non a marchio delle compagnie petrolifere);
- Insufficiente pubblicità dei prezzi praticati.

L'analisi delle differenze tra Paesi della UE porta ad evidenziare, poi, come negli altri Stati, il risparmio in termini di minor costo del carburante, potrebbe essere *controbilanciato da un maggior esborso complessivo a causa dei chilometri da percorrere in più per raggiungere distributori di carburanti più lontani*. Le aree interne e rurali, mediamente scontano prezzi molto più alti delle zone commerciali.

Da un'analisi effettuata dal Mise sull'andamento dei dati del prezzo del petrolio Brent in Euro a barile (per scontare l'effetto del cambio \$ / €) del prezzo del prodotto finito (benzina e gasolio) sul mercato internazionale, quotato dal Platt's, e dal prezzo finale dei carburanti alla pompa, si evince che *vi è una sostanziale uniformità di movimenti al rialzo ed al ribasso tra il prezzo di vendita e quello delle quotazioni internazionali dei prodotti*

finiti.

A proposito della più volte citata doppia velocità della variazione dei prezzi (veloce a salire e lenta a scendere) le analisi indipendenti finora svolte non hanno evidenziato particolari disomogeneità. Tuttavia, riteniamo che tali risultati siano dovuti anche alla inadeguatezza dei dati di vendita dei carburanti utilizzati che rilevano solo il primo passaggio della catena di comando della variazione dei prezzi: dal Platt's alle compagnie e dalle compagnie ai gestori con i prezzi consigliati. Al momento non è rilevato l'ultimo passaggio che è quello demandato ai singoli gestori delle stazioni di servizio nella fissazione del prezzo finale ai consumatori. E' proprio in questa fase che si deve verificare con puntualità un'eventuale disomogeneità nella variazione dei prezzi in salita e/o discesa.

L'articolo 51 della legge 99/2009 prevede proprio di rilevare questi prezzi praticati ed **il Governo**, pur con le difficoltà derivanti dal fatto che per tale iniziativa non è prevista alcuna copertura finanziaria, **sta predisponendo lo strumento operativo per darvi attuazione**. In questo modo, i consumatori potranno scegliere il punto di rifornimento più conveniente nella propria area.

INIZIATIVE INTRAPRESE

Circa le iniziative adottate, il Ministero dello Sviluppo Economico ha istituito presso il Dicastero un Tavolo permanente di confronto sul mercato petrolifero al fine di trovare soluzioni in grado di incidere sulla struttura del settore e ridurre la distanza dal costo industriale dei prodotti petroliferi tra l'Italia e gli altri Paesi europei.

L'attività di questo tavolo è stata inizialmente orientata a promuovere il provvedimento di legge per rimuovere alcuni vincoli concorrenziali e commerciali all'apertura di nuovi distributori e a definire una nuova

metodologia di analisi dell'andamento dei prezzi dei carburanti.

Fin dalle sue prime fasi iniziali, il Tavolo ha dato un forte impulso alla liberalizzazione attuata in particolare a partire dalla manovra estiva 2008. Già da quell'anno, infatti, sta calando il numero dei punti vendita di proprietà delle compagnie mentre crescono i retisti convenzionati e soprattutto le “pompe bianche”, dove rifornirsi a prezzi minori.

Più recentemente, sempre il Tavolo permanente di confronto sul mercato petrolifero, in data 19 gennaio 2010, ha proseguito l'esame delle proposte di strumenti attuativi per la riforma del mercato dei prodotti petroliferi, della logistica e della rete di distribuzione carburanti.

La metodologia proposta dal Tavolo è stata poi quella di procedere con l'elaborazione di una riforma condivisa attraverso la consultazione del Tavolo stesso, le cui attività di dettaglio sono state ripartite in gruppi di lavoro ristretti e tematici riguardanti:

- “mercato al dettaglio, la cui tematica è incentrata sulla ristrutturazione della rete carburanti, aumento dell'offerta tramite self-service e sul piano di riduzione dei punti vendita;
- “mercato all'ingrosso e logistica”, la cui tematica è incentrata sulla riforma del mercato all'ingrosso e dei mercati organizzati per servizi di stoccaggio e di trasporto;
- “raffinazione ed industria”, la cui tematica è incentrata sugli interventi sul sistema della raffinazione nazionale anche in relazione all'approvvigionamento dei prodotti petroliferi e dei biocarburanti;
- “qualità del servizio”, la cui tematica è incentrata sugli elementi di flessibilità nel servizio (contrattualistica tra gestori e compagnia, informazione prezzi, royalties, orari, modalità di pagamento).

IN CONCLUSIONE

In data 21 aprile 2010, al termine di una prima fase di lavori, è stato condiviso dal Ministero dello Sviluppo Economico, dagli operatori e dai consumatori il **Piano di azione per la riforma del settore carburanti**, che rappresenta un protocollo di lavoro, che prevede l'attuazione delle seguenti misure:

- Incentivare la chiusura volontaria di impianti mediante il Fondo di indennizzi esistente presso il Mise, anche attraverso modifiche regolamentari del Fondo che ne consentano una più ampia portata;
- Prevedere che gli operatori che forniscono carburanti per autotrazione ai punti vendita non adottino variazioni in aumento dei propri listini prezzi consigliati, di cui al DM 7 maggio 1994, prima di sette giorni dall'ultimo aumento;
- Prevedere che, il prezzo effettivamente praticato, esposto all'esterno di ogni distributore ai sensi del D.M. 30.9.1999, non sia variato in aumento per almeno sette giorni;
- Predisporre tutte le iniziative possibili, di natura normativa regolamentare e di politica concertativa con le Regioni e gli Enti locali al fine di arrivare alla rimozione dei vincoli per l'estensione delle attività non oil nei distributori e per l'estensione degli orari di apertura dei distributori, in armonia con quanto disposto dal decreto legge 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133/2008;
- Permettere nei rapporti commerciali l'adozione di nuove forme contrattuali negoziate tra le Associazioni dei gestori ed i singoli operatori, valorizzando il ruolo delle singole componenti;
- Proseguire l'attività dei Tavoli di concertazione istituiti dal Mise al fine di: a) monitorare gli effetti delle misure adottate per ridurre il divario tra il mercato italiano e quello europeo; b) concertare con le Regioni e le compagnie petrolifere la promozione degli investimenti per la selfizzazione degli impianti, e per la diffusione di carburanti ecocompatibili;

- Al fine di accrescere la sicurezza dei gestori degli impianti di distribuzione carburanti, prevedere misure per favorire l'installazione di sistemi di pagamento elettronico con carte prevaricate a costo zero per i consumatori, anche mediante protocolli d'intesa tra ABI, rappresentanti delle industrie petrolifere, rappresentanti dei gestori e Mise;
- Prevedere, quanto alla logistica, che gli operatori comunichino al Mise, con cadenza mensile, la disponibilità di stoccaggio e transito sul territorio nazionale e le relative tariffe e che il Mise, anche tramite il costituendo Organismo Centrale di stoccaggio, organizzerà un'apposita piattaforma di informazione;
- Promuovere lo sviluppo di consorzi di acquisto tra gli operatori attivi nel mercato all'ingrosso dei prodotti petroliferi, privi di infrastrutture logistiche di transito e stoccaggio proprie, sia per facilitare la creazione di nuove infrastrutture, qualora necessarie, sia per favorire l'utilizzo delle capacità logistiche disponibili esistenti;
- Promuovere misure per ridurre i costi di allacciamento alla rete di trasporto e di distribuzione dei distributori di metano per autotrazione per nuovi impianti in aree ancora scarsamente dotate di tale tipo di carburante e per evitare penalizzazioni per tali tipi di impianti.

Tali azioni, che troveranno attuazione secondo specifiche modalità e tempistiche, rappresentano le prime conclusioni del lavoro svolto negli specifici Tavoli, ma non esauriscono le esigenze di riforma del settore. Siamo fortemente convinti che per raggiungere l'importante obiettivo di ridurre l'entità dello stacco dei prezzi italiani da quelli europei servano anche altre misure, in particolare nel mercato all'ingrosso, che non possono essere introdotte con un atto di indirizzo, ma richiedono una condivisione tra le parti e tra le parti devono essere concordate. Il nostro impegno adesso va da un lato verso l'attuazione del Piano di azioni condiviso, e dall'altro verso l'individuazione delle ulteriori misure

necessarie per una revisione organica del settore petrolifero, per un suo sviluppo in senso concorrenziale.

Resta inteso che il Piano, ad oggi condiviso da operatori e consumatori, dovrà essere sottoposto all'attenzione dell'Autorità garante delle concorrenza e del mercato, nonché delle Regioni per quanto di loro competenza.