

## **Il prezzo del petrolio aumenta per tutti, ma in Italia benzina, gasolio e riscaldamento sono più cari che in Francia, Germania e Regno Unito**

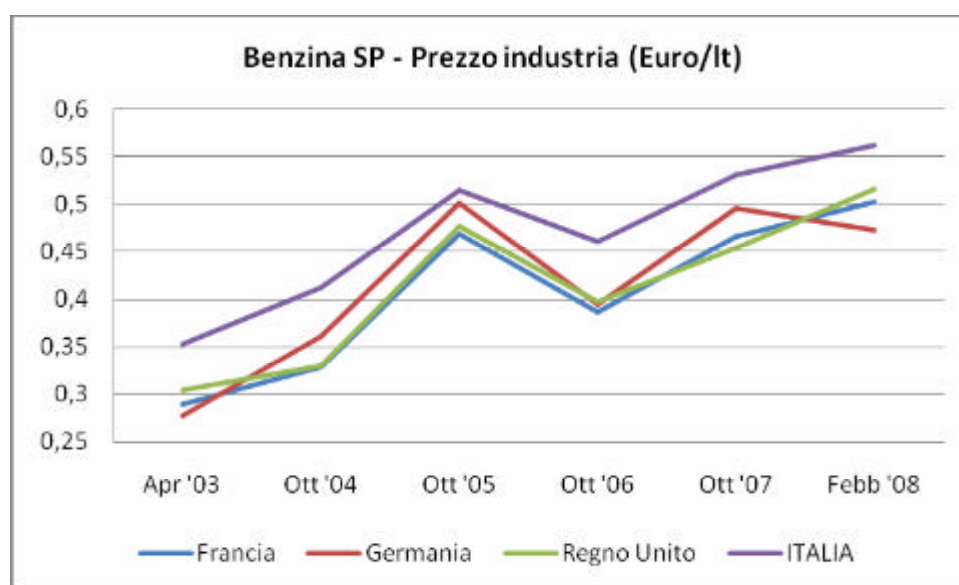
*Fabio Pammolli e Nicola C. Salerno (CERM - Roma)*

***In periodi in cui il prezzo del petrolio aumenta e non accenna fermarsi, è utile riflettere sulla struttura dei mercati interni di approvvigionamento e fornitura al pubblico, oltre che sulle scelte del Fisco. In Italia i prezzi industria sono i più elevati per benzina senza piombo, gasolio auto e gasolio riscaldamento; mentre il Fisco è il più leggero sui carburanti per le auto, e il più pesante sul gasolio per riscaldamento.***

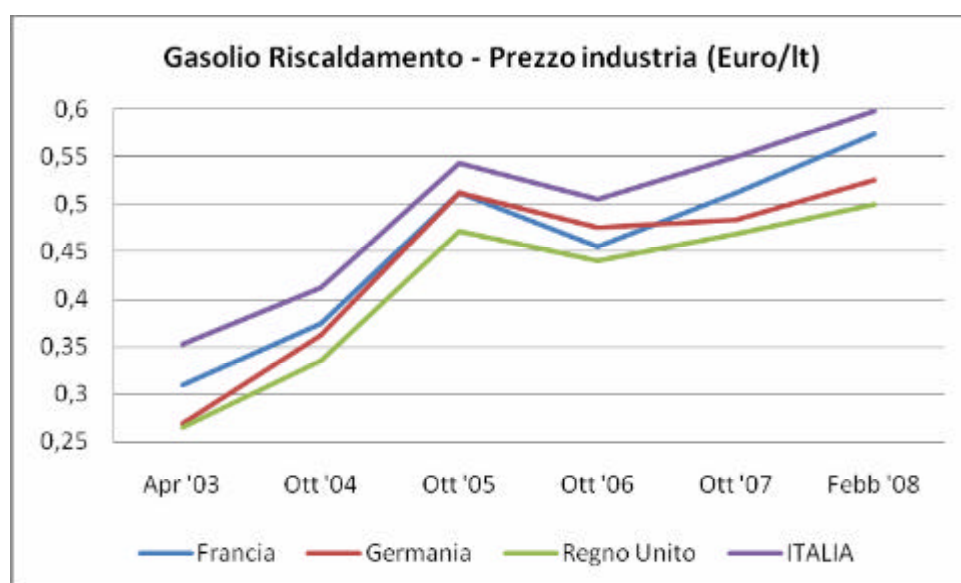
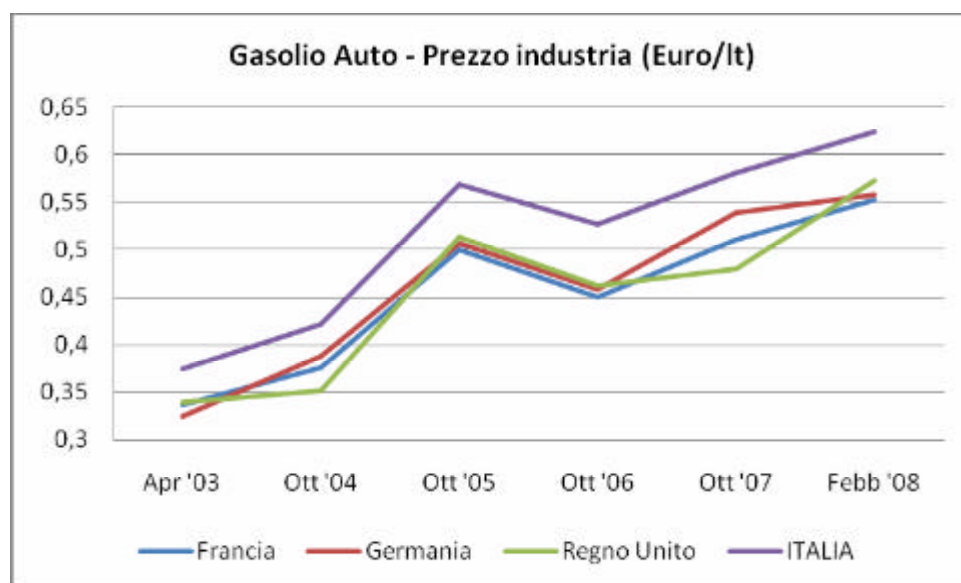
Il petrolio continua a macinare *record* (il 17/04 ha infranto la soglia di 115 Dollari a barile sulla piazza di New York). Inevitabilmente continueranno i contraccolpi sui prezzi dei carburanti. L'Italia è tra i Paesi più esposti, anche per la struttura dei mercati di approvvigionamento/fornitura dei carburanti che, nel confronto internazionale, appare quella meno competitiva. A questo si aggiunge, poi, un Fisco che, nella fattispecie, non sembra seguire una logica condivisibile. Vediamo perché.

### **I prezzi industria**

Se, utilizzando dati disponibili sui rapporti dell'Unione Petrolifera (<http://www.unionepetroliera.it/>) si confrontano i prezzi industria (prezzo al consumo al netto della componente fiscale) di Francia, Germania, Regno Unito e Italia, emerge una netta evidenza:



Fonte: elaborazioni del CERM su dati disponibili su [www.unionepetroliera.it](http://www.unionepetroliera.it/)



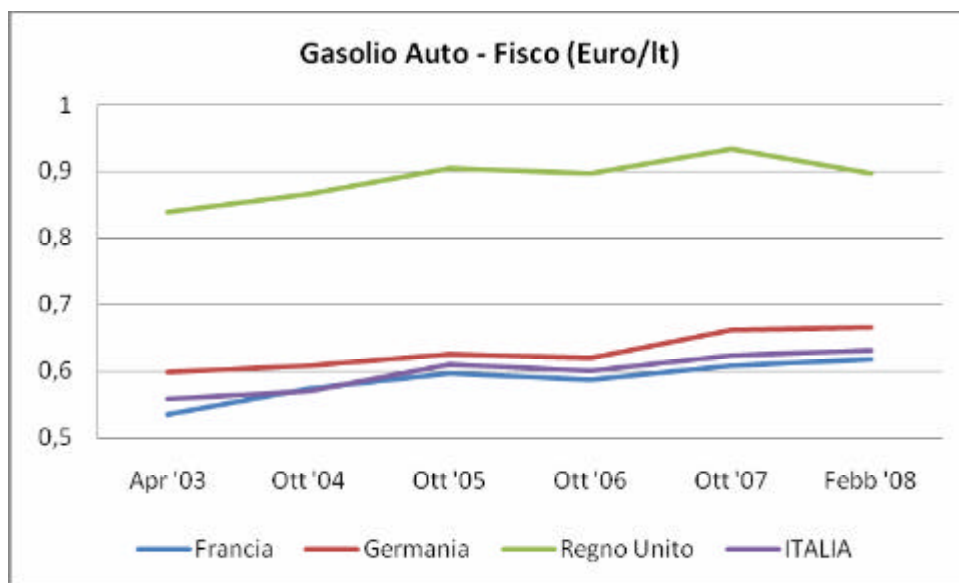
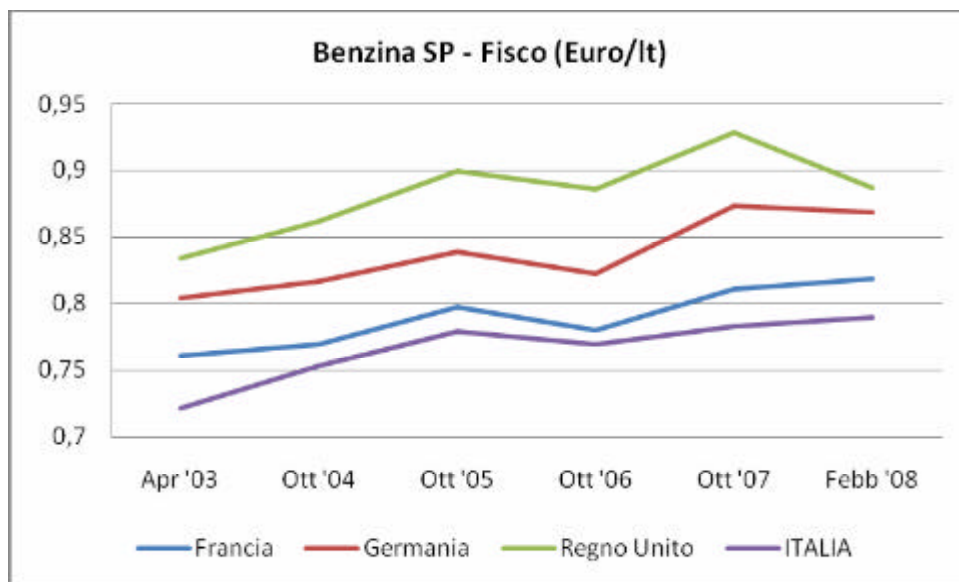
Fonte: elaborazioni del CERM su dati disponibili su [www.unione petrolifera.it](http://www.unione petrolifera.it)

Per la benzina senza piombo, tra l'Aprile 2003 e il Febbraio 2008, i prezzi industria<sup>1</sup> italiani sono stati superiori del 15,4% rispetto alla media di Francia, Germania e Regno Unito. Per il gasolio auto e per il gasolio da riscaldamento, la differenza diviene, rispettivamente, di poco più del 13% e del 14,2%. Una differenza che va al di là della congiuntura internazionale riguardante il greggio, e che rimanda a problemi di concorrenzialità e di efficienza lungo la filiera di stoccaggio, raffinazione, distribuzione.

<sup>1</sup> Le rilevazioni si riferiscono al primo giorno di ogni mese ed esprimono una media-Paese. In Europa, la Decisione del Consiglio 1999/280/CE del 22 Aprile 1999 ha stabilito i termini della procedura da seguire per la rilevazione e la diffusione dell'informazione dei costi dell'approvvigionamento di petrolio greggio e dei prezzi al consumo dei prodotti petroliferi (cf: in GUCE L 110/8 del 28 Aprile 1999; cf: anche la decisione applicativa della Commissione n. 280 del 26 Luglio 1999, in GUCE L 216/8).

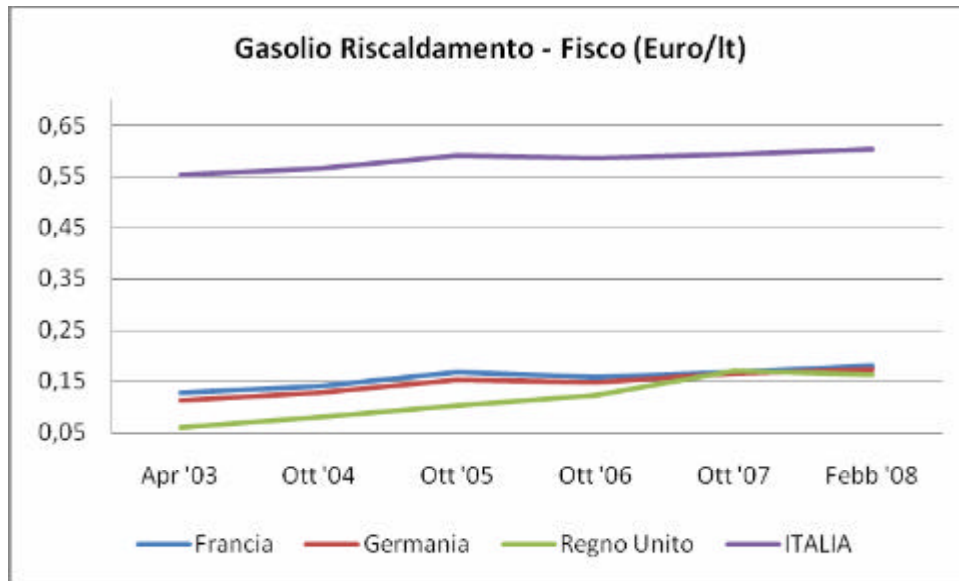
## La componente fiscale del prezzo al consumo

Ma c'è un altro aspetto singolare da non trascurare, che emerge se, sempre prendendo a riferimento Francia, Germania e Regno Unito, si confrontano le componenti fiscali (gettito per litro).



Fonte: elaborazioni del CERM su dati disponibili su [www.unione petrolifera.it](http://www.unione petrolifera.it)

Contrariamente a quello che generalmente si è portati a ritenere, sulla benzina senza piombo il prelievo italiano è il più basso: -8,4% rispetto alla media di Francia, Germania e Regno Unito, -13,2% rispetto al Regno Unito. Nel caso del gasolio auto il confronto cambia solo marginalmente. Il prelievo italiano è grossomodo allineato a quello della Francia, ma inferiore del 4,8% rispetto alla Germania, e addirittura del 32,6% rispetto al Regno Unito.



Fonte: elaborazioni del CERM su dati disponibili su [www.unionepetrolifera.it](http://www.unionepetrolifera.it)

Il confronto fornisce indicazioni completamente diverse se, invece, si passa ad esaminare il gasolio per riscaldamento. In questo caso, il prelievo/litro italiano è il più elevato in assoluto: addirittura più che triplo rispetto al valor medio di Francia, Germania e Regno Unito. È quest'ultimo il Paese che, nell'arco di tempo considerato, ha tenuto più basso il prelievo sul riscaldamento.

### **In conclusione: prezzi elevati e Fisco “opportunisti”**

Ricapitolando, in Italia: i prezzi industria sono sempre i più elevati per benzina senza piombo, gasolio auto e gasolio riscaldamento; mentre il Fisco è il più leggero sui carburanti per le auto, e il più pesante sul gasolio per riscaldamento.

Evidenze su cui si dovrebbe riflettere attentamente: da un lato, il differenziale di prezzo industria (il cosiddetto “stacco”) è sintomo di mancanza di concorrenza e dell'esistenza di rendite di posizione (lungo tutta la filiera dalla raffinazione alla pompa<sup>2</sup>); dall'altro, il Fisco è il più leggero lì dove la domanda potrebbe essere positivamente reattiva (ottimizzazione degli spostamenti, valorizzazione dei mezzi pubblici, riduzione dei consumi), mentre diviene il più pesante proprio sulla voce di spesa la cui domanda è per definizione più rigida, non può traslare l'imposizione a monte ed è per la maggior parte a carico delle famiglie.

Prima ancora che lamentare la negativa congiuntura internazionale, servirebbe procedere con le soluzioni di questi problemi interni.

**18 Aprile 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](http://www.cermlab.it)

<sup>2</sup> Si veda, ad esempio, la Segnalazione AS379/2007 dell'AGCM, “Vendita al dettaglio di carburanti per autotrazione”. Per statistiche dettagliate sui prezzi industriali e sulla componente fiscale del prezzo al consumo, cfr. anche Directorate General for Energy and Transport della Commissione Europea ([http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2006\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2006_en.htm)).