



I PREZZI DEI CARBURANTI

Un anno difficile per i consumatori

di Orietta Maizza e Giancarlo Fiorito

prezzi

Nel periodo ottobre 2011-ottobre 2012 i cittadini italiani hanno assistito a rincari rilevanti dei prezzi dei carburanti: benzina e GPL sono aumentati del 16% e il diesel del 18%.

Essendo l'Italia un paese fortemente motorizzato, tali aumenti si ripercuotono direttamente e significativamente su un gran numero di cittadini e famiglie.

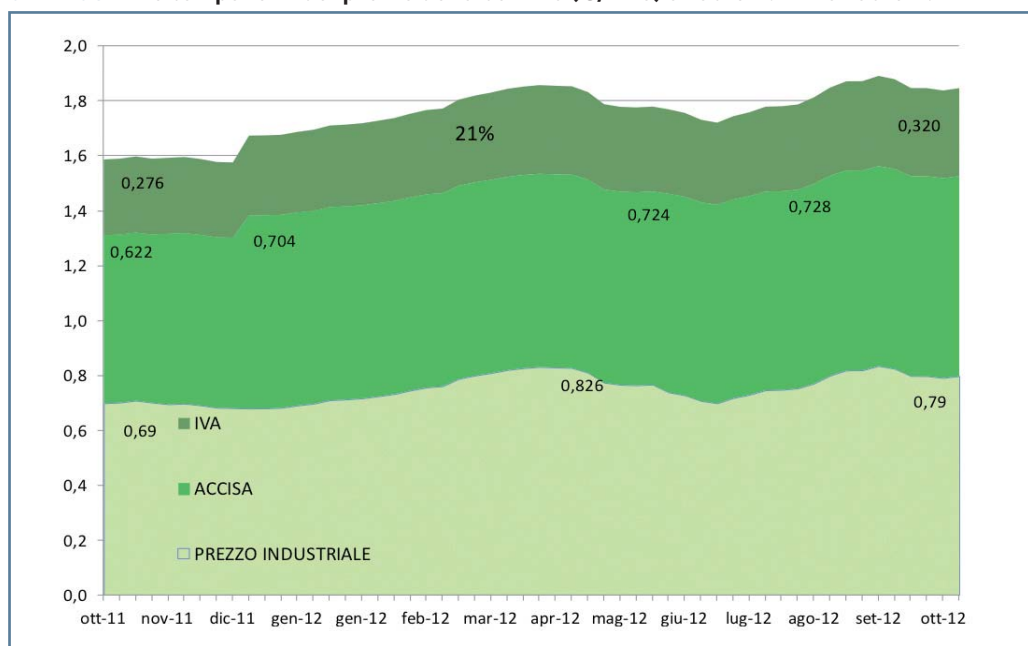
Le componenti del prezzo della benzina

Per quanto riguarda le variazioni del prezzo della benzina, se un ruolo di primo piano hanno avuto le modifiche delle accise - soprattutto quelle varate nel dicembre 2011 - che passate da 0,622 a 0,704 €/litro a di-

cembre, aumentano di 2 centesimi a giugno, per salire di ulteriori 4 millesimi ad agosto, si deve anche evidenziare il ruolo delle diverse componenti del prezzo stesso (cfr Grafico 1).

Il prezzo industriale, in primo luogo, equivalente ad un costo di produzione prima di tasse ed accise, che include il costo della materia prima (il petrolio greggio), la raffinazione, il trasporto e la distribuzione, passato da 0,69 a 0,79 €/lt. con un massimo a aprile 2012 di 0,826 €/lt.

Ed, infine, l'IVA applicata che a seguito dell'incremento a settembre 2011 incide attualmente per 0,320 €/lt, rispetto ai 0,276 di un anno fa.

GRAFICO 1. Le componenti del prezzo della benzina (€/litro) ottobre 2011 - ottobre 2012



Il diesel

Analogamente per l'evoluzione delle componenti del costo del diesel pagato alla pompa: il prezzo industriale a ottobre 2011 era 0,752 €/lt. cui si som-
mava l'accisa di 0,481 €/lt. Su questi ele-
menti un'IVA del 21% significava 0,257 €/lt. I suc-
cessivi aumenti sia del prezzo in-
dustriale che dell'accisa
spiegano il passaggio da 1,481
€/lt. agli attuali 1,747 €/lt. In
effetti, l'accisa gravante

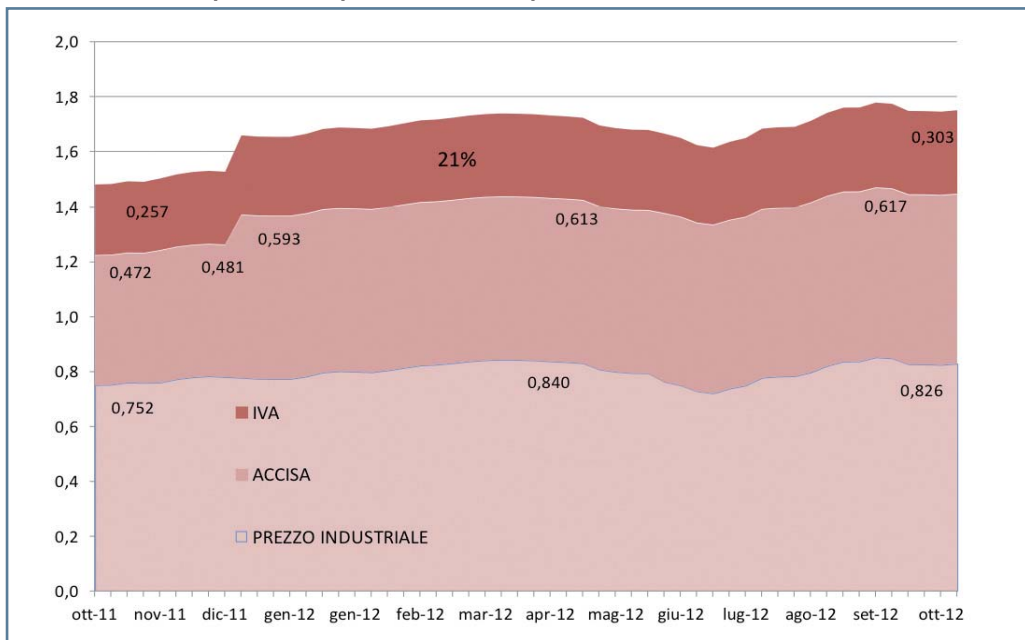
sul diesel è aumentata del 30% in un anno
e, per dare un'idea dell'impatto, il diesel
rappresenta il triplo dei consumi della
benzina - 1,8 rispetto a 0,6
milioni di tonnellate (fonte
MISE - DGSAIE) - es-
sendo il carburante
utilizzato per il tra-
sporto pesante.

IL GPL

Il GPL per autotra-
zione è un carburante che
va diffondendosi per ragioni sia
economiche che ambientali pur -
ad oggi - rappresentando meno
del 4% del mercato dei carburanti
in termini di quantità vendute.
Rispetto ai carburanti



GRAFICO 2. Le componenti del prezzo del diesel per auto (€/litro) ottobre 2011 - ottobre 2012





Il Grafico 3 presenta l'evoluzione delle componenti di costo del GPL, il prezzo industriale è cresciuto di oltre 7 centesimi negli ultimi 12 mesi, passando per un massimo all'inizio di aprile; le altre componenti di costo confermano una crescita prossima ai 2 centesimi/litro.

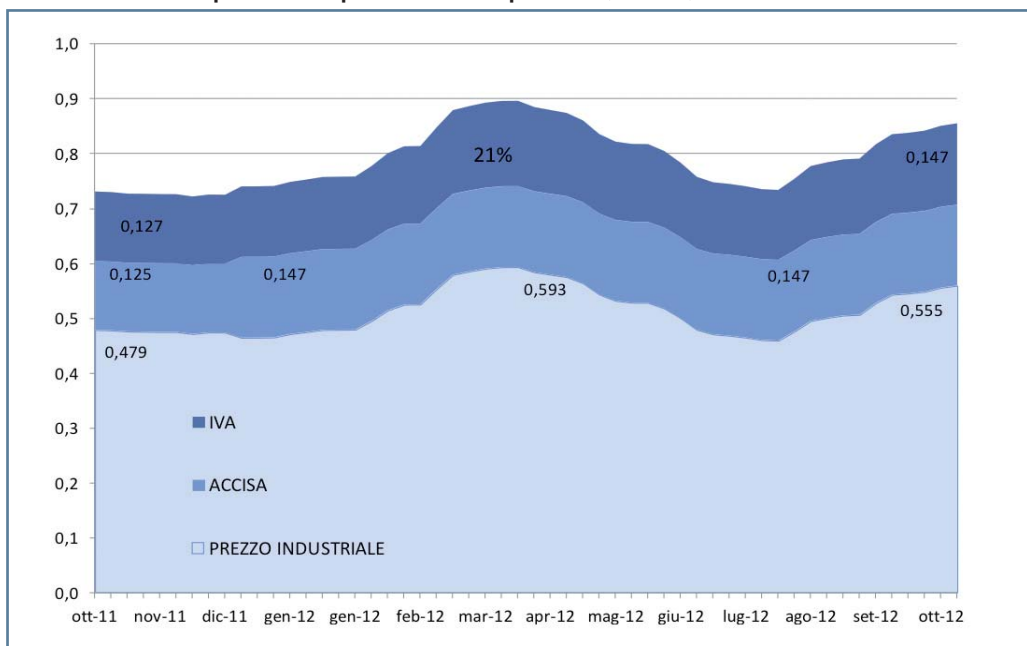
Confronto con gli altri paesi europei

Un confronto del prezzo della benzina al consumo nei maggiori paesi europei è proposto nel Grafico 4, in cui presentiamo gli stacchi (o differenziali) tra il prezzo di ciascun paese e la media di Eurolandia (l'Unione Monetaria Europea a 17 paesi). Dal grafico si nota come il differenziale del prezzo italiano sia superiore agli altri paesi considerati, viaggiando intorno ai 15 centesimi mentre negli altri paesi risulta costante o in calo. Il contributo a tale differenziale proviene principalmente dall'incremento della componente fiscale ed, in

tradizionali il gas petrolio liquefatto è soggetto ad una accisa minima che, tuttavia, è passata da 0,125 a 0,147 €/lt. (+18%) con il decreto *Salvitalia* di dicembre 2011.

tesimi mentre negli altri paesi risulta costante o in calo. Il contributo a tale differenziale proviene principalmente dall'incremento della componente fiscale ed, in

GRAFICO 3. Le componenti del prezzo del GPL per auto (€/litro) ottobre 2011 - ottobre 2012





	Benzina senza piombo				Gasolio auto				GPL auto			
	P. CONS	ACC.	IVA	P. IND.	P. CONS	ACC.	IVA	P. IND.	P. CONS	ACC.	IVA	P. IND.
var. %	15,9	18,8	15,9	13,4	17,9	30,8	18,0	9,9	16,2	17,6	16,2	15,8
ott. 2012*	1,842	0,728	0,320	0,794	1,747	0,617	0,303	0,826	0,849	0,147	0,147	0,555
ott. 2011*	1,590	0,613	0,276	0,701	1,481	0,472	0,257	0,752	0,731	0,125	0,127	0,479

*media calcolata sulle prime tre settimane

TABELLA 1. Valori e variazioni di Benzina, Diesel e GPL

particolare, dall'incremento dell'accisa. Infatti, nel corrispondente periodo lo stacco italiano dalla media UME del prezzo industriale si è aggirato su una media di 3 millesimi risultando decrescente tra ottobre 2011 e ottobre 2012.

Il prezzo del diesel rispetto alla media Ue

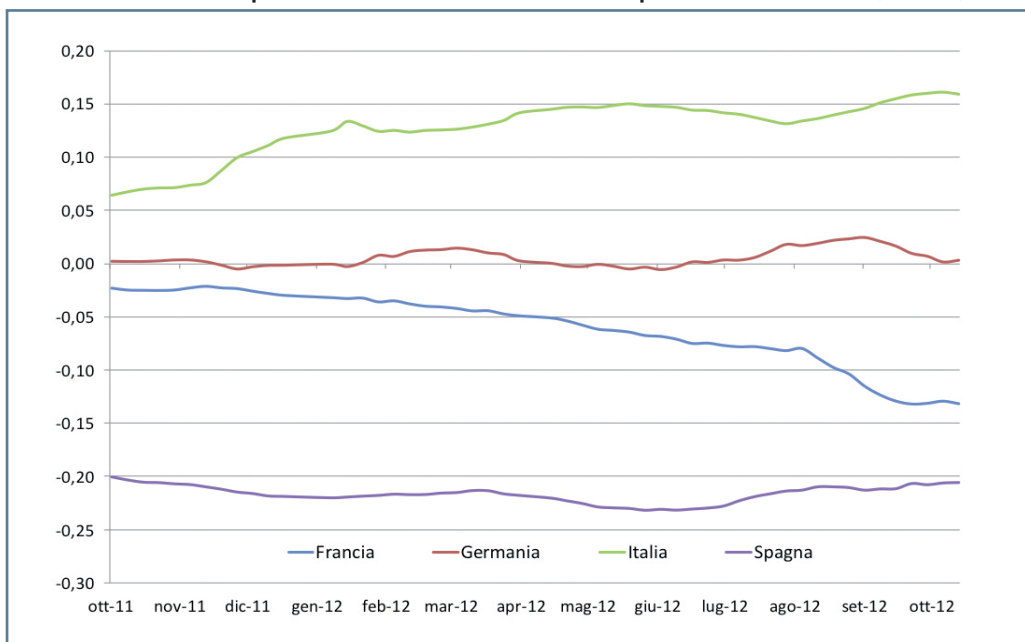
L'analisi degli stacchi del diesel al consumo (Grafico 5) ci vede al primo posto, con un trend in evidente crescita in corrispondenza con l'aumento delle accise di fine del 2011, nonostante in questo periodo lo stacco del prezzo industriale del diesel sia andato diminuendo da 4 a 2 centesimi/litro.

Il prezzo del GPL a confronto con la media Ue

Un discorso diverso concerne il GPL, carburante che in Italia è stato storicamente più economico rispetto agli altri paesi e che gode di notevole diffusione sia per quantità vendute che in termini di vetture circolanti. Il Grafico 6 mostra un differenziale prossimo allo zero nel nostro paese con un massimo nel mese di aprile.

Negli altri paesi si registrano oscillazioni, particolarmente rilevanti in Francia, e tendenzialmente speculari rispetto allo stacco italiano in quanto l'Italia ha un forte peso nel calcolo della media. In altri termini, l'au-

GRAFICO 4. Stacco del prezzo della benzina al consumo rispetto alla media UME (€/litro)





mento italiano di aprile ha "spinto" la media Ue, comportando una diminuzione dello stacco negli altri paesi. Da notare, infine, che l'accisa vigente sul GPL negli altri paesi è notevolmente inferiore al nostro: ogni mille litri si pagano 59,9 € in Francia, 91,8 in Germania e 32,42 in Spagna a fronte dei 147 € in Italia.

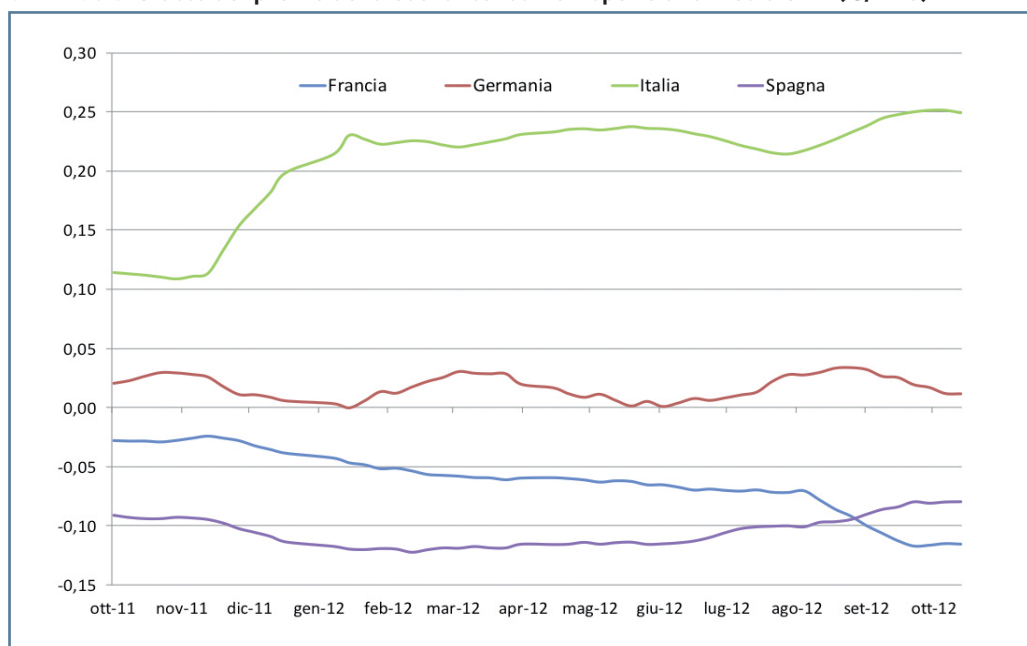
Il trend

A fronte di questa analisi dei prezzi è opportuno fare un cenno ai **consumi** di carburante. Nell'ultimo anno sia le vendite di benzina che del diesel hanno risentito della crisi economica, riflettendo comportamenti dei consumatori volti a un minor utilizzo di veicoli ed indicativi di minore attività economica nel suo complesso. Nella Tabella 2 vengono riportati i consumi nel periodo gennaio - settembre 2011 e 2012. Da questa si evince come i carburanti mag-

giori presentino variazioni decisamente negative; nei primi nove mesi di quest'anno, infatti, benzina e diesel per auto sono calati, rispettivamente del 10,6 e del 9,3% rispetto al corrispondente periodo del 2011. Fa un'eccezione il GPL che presenta variazioni positive rispetto al 2011.



GRAFICO 5. Stacco del prezzo del diesel al consumo rispetto alla media UME (€/litro)





	gennaio-settembre 2011 (in .000 tonnellate)	gennaio-settembre 2012 (in .000 tonnellate)	Variazione (valori percentuali)
Benzina	7.105	6.351	-10,6
Diesel	19.078	17.308	-9,3
GPL	936	995	6,3

TABELLA 2. Consumi di carburante



Infine, si deve sottolineare come oltre a quella fiscale, in Italia anche la componente industriale del prezzo giochi un ruolo fondamentale, poiché nel nostro paese sussistono inefficienze (e costi) dovuti sia alle raffinerie che la rete di distribuzione sovradimensionata.

In Italia vi sono oltre 20.000 distributori sul territorio, con un erogato medio inferiore agli altri paesi.

Se da una parte può essere comodo avere il distributore sotto casa, dall'altra portare i carburanti in modo capillare sul territorio genera costi aggiuntivi rispetto a rifornire un numero minore di stazioni più grandi aperte 24 ore al giorno. ■

GRAFICO 6. Stacco del prezzo del GPL al consumo rispetto alla media UME (€/litro)

