



## 1. CONTENUTI DELLA RELAZIONE

Del prezzo dei carburanti si parla molto spesso – purtroppo generalmente per luoghi comuni e semplificazioni -, ma è pur paradossale che tutta l'esposizione mediatica sull'argomento, tuttavia, ben poco chiarisca sui fattori che influenzano un risultato finale che riguarda i consumi di imprese e famiglie in maniera assai rilevante.

Che pur parlandone molto se ne capisca di meno è l'indubbio frutto di una operazione di «*oscuramento*» che prende le mosse da alcuni anni fa, allorquando, in nome della tutela della concorrenza, si decise che il consumatore non dovesse sapere «*di*» prezzi, ma semplicemente dovesse sapere «*il*» prezzo: una semplificazione che ha ridotto il problema ad una applicazione da cellulare. Ma l'opacità è anche utile a scoraggiare dal guardare «*dentro*» il prezzo, lasciando, in luogo della consapevolezza sulle ragioni, solo una generica sensazione che si tratta di prodotti che costano «*troppo*», senza distinzioni tra cause e responsabilità.

L'anno 2011 costituisce una sorta di «*spartiacque*» rispetto alla questione dei prezzi dei carburanti: se nel 2010 il prezzo italiano della benzina era all'ottavo posto dal più alto al più basso nell'ambito dell'Unione Europea, dalla fine del 2011 esso è stabilmente al primo posto [ed il gasolio al secondo].

È l'anno in cui si delineano progressivi e sempre più radicali interventi di inasprimento della fiscalità sui carburanti con reiterati aumenti delle accise [da metà settembre accompagnati dall'aumento di un punto percentuale dell'aliquota IVA] culminati nel balzo del decreto «*Salva Italia*»; negli anni successivi altri interventi sono stati riservati alle accise, vi è stata una diffusione – poi rientrata – dell'applicazione delle addizionali regionali di accisa sulla benzina, l'aliquota IVA è aumentata di un altro punto.

Anche se con i «*se*» non si fa né storia né cronaca minuta – pur talvolta facendosi legislazione e persino azione penale -, forse non si sa che, «**se**» **non fossero intervenuti gli aumenti delle imposte sui carburanti, il prezzo della benzina sarebbe stato nel 2012 di 1,578 euro/litro e non di 1,787, nel 2013 di 1,529 e non di 1,748 e nel 2014 di 1,502 e non di 1,734 euro/litro, parimenti, il gasolio avrebbe avuto un prezzo nel 2012 di 1,473 euro/litro e non di 1,707, nel 2013 di 1,408 e non di 1,658 e nel 2014 di 1,369 e non di 1,631 euro/litro** [la simulazione dei prezzi senza aumenti di imposte ed il confronto con i prezzi reali è dettagliatamente sviluppata nel **Capitolo 2.** della presente relazione].

Ciò significa che – **calcolando prezzi e consumi di rete ed extrarete – gli italiani hanno pagato dal 2012 al 2014 [per quest'ultima annualità per otto mesi] circa 22,100 miliardi di euro in più – 7,750 nel 2012, 8,730 nel 2013 e finora 5,620 nel 2014 – per effetto dell'aumento delle imposte deciso dai Governi italiani**, equivalenti ad una salatissima finanziaria.

Scopo della presente relazione è **valutare quali siano stati tutti i fattori che hanno influito sulle variazioni del prezzo dei carburanti negli anni 2012-2014 rispetto alla media dell'anno 2011** [della cui significatività è stato già più sopra risalto].

Per l'analisi **si sono scomposti i prezzi in tutte le loro componenti, dalle imposte al prezzo industriale, e, tra le imposte, tra accise, addizionali regionali ed IVA, e, tra il prezzo industriale, tra ricavo industriale e quotazione dei prodotti [il così detto CIF Mediterraneo o Platt's o come meglio si voglia definire], e, tra quotazioni dei prodotti vera e propria e variazioni determinate da un tasso di cambio euro/dollaro più o meno elevato** [contenuti dei Capitoli da 3. a 5.].

I risultati si possono così sinteticamente riassumere:

- ✓ **rispetto alla media del 2011, i prezzi sono aumentati per la benzina di 23 cent/litro nel 2012, di 19 nel 2013 e di 18 nel 2014, per il gasolio di 26 cent/litro nel 2012, di 21 nel 2013 e di 18 nel 2014;**
- ✓ **su queste differenze per la benzina il fattore del cambio euro/dollaro ha pesato per 5,7 cent/litro nel 2012, per 3,1 nel 2013, per 1,3 nel 2014, per il gasolio per 6,0 cent/litro nel 2012, per 3,4 nel 2013 e per 1,3 nel 2014** [importi già ivati ad aliquota media corrente nel 2011];
- ✓ **per la benzina il fattore delle quotazioni dei prodotti finiti ha pesato per 2,9 cent/litro nel 2012, per 0,4 nel 2013, per 0,4 nel 2013, per il gasolio per 0,8 cent/litro nel 2012, nel 2013 e nel 2014 il peso è stato negativo, ossia ha ridotto l'aumento del prezzo, rispettivamente di 1,9 e 3,2 cent/litro** [importi già ivati ad aliquota media corrente nel 2011];
- ✓ **per la benzina il fattore delle ricavo o margine industriale ha pesato in negativo [ossia ha contenuto l'aumento del prezzo al consumo] per 1,7 cent/litro nel 2012, per 1,7 nel 2013, per 2,5 nel 2013,**

**per il gasolio per 1,9 cent/litro nel 2013 e per 3,2 nel 2014, solo nel 2013 il suo peso ha influito sul prezzo finale per 0,2 cent/litro [importi già ivati ad aliquota media corrente nel 2011];**

- ✓ **le imposte [con ciò intendendo le maggiorazioni di accisa, di addizionali regionali di accisa sulla benzina, di incrementi dell'IVA complessivi al netto dell'IVA sul prezzo industriale già caricata sulle rispettive voci all'aliquota media del 2011] hanno pesato sulla benzina per 16,2 cent/litro nel 2012, per 17,3 nel 2013 e per 18,6 nel 2014, per il gasolio il peso è stato di 18,6 cent/litro nel 2012, di 20,3 nel 2013 e di 21,5 nel 2014.**

**Insomma, le imposte aggiuntive [fattore esclusivamente nazionale] hanno pesato sugli aumenti di prezzo in misura assolutamente maggioritaria e progressivamente totalizzante: se nel 2013 il loro contributo all'aumento del prezzo variava dal 70,3 al 72,4 % a seconda dei prodotti, nel 2013 tale contributo è salito tra il 90,6 ed il 97,7, sempre a seconda dei prodotti, mentre nel 2014 equivale al 100 % della variazione in aumento del prezzo al consumo, anzi lo eccede, dal momento che a calmierare il prezzo sono in parte marginale intervenuti fattori sia internazionali, come il miglioramento del cambio e l'abbassamento delle quotazioni dei prodotti finiti, sia prettamente nazionali, come la riduzione del margine industriale.**

Ciò spiega perché, a fronte di una manovra finanziaria da oltre 22 miliardi di euro operata d'imperio [prima si paga poi ci si muove!] a carico di famiglie ed imprese senza problematiche di contenzioso e riscossione, si preferisca continuare a parlare di prezzi dei carburanti depistando l'attenzione sugli «*stacchi Italia del prezzo industriale*» o sulla pubblicità dei prezzi a mezzo *app* del cellulare e, comunque, si prosegua nell'«*oscurantismo*» [più che nell'«*oscuramento*»], sempre in nome del mercato, sui meccanismi di formazione del prezzo.

## 2. QUALE IL PREZZO DELLA BENZINA OGGI SENZA AUMENTI DI IMPOSTE?

La prima esigenza cui risponde la presente relazione è più che altro una pura curiosità: **a quanto si pagherebbero oggi benzina e gasolio se sul prezzo non avessero influito gli aumenti delle imposte** [accise, aliquote Iva, addizionali regionali di accisa sulla benzina] **che si sono succeduti dal 2011 al 2014, ma solo le dinamiche internazionali di fluttuazione del prezzo dei prodotti raffinati ?**

La simulazione è abbastanza semplice: basta, infatti, applicare ai prezzi al consumo [la fonte è il così detto «*prezzo Italia*» rilevato dal Ministero per lo sviluppo economico] per tutto il periodo di osservazione dal gennaio 2011 all'agosto 2014 le medesime aliquote Iva, le medesime accise, le medesime addizionali regionali di accisa vigenti alla data del 1° gennaio 2011, mantenendo ovviamente inalterate le quotazioni dei prodotti raffinati ed il così detto ricavo industriale o margine [prezzo al netto di imposte + quotazione internazionale dei prodotti], ossia seguendo il mercato e la distribuzione e «*congelando le imposte*», salvo il trascinarsi dell'Iva per effetto delle variazioni del prezzo industriale [somma delle quotazioni dei prodotti + margine].

Il prezzo «*simulato*» così ottenuto può essere confrontato con il prezzo «*reale*», cioè quello effettivamente rilevato dalle statistiche del Ministero, con i risultati che si espongono nelle seguenti tabelle distinte per prodotto e per anno, anticipando subito che **lo scostamento tra realtà e simulazione vale per la benzina dal minimo di 0,045 euro/litro nel 2011 al massimo di 0,232 euro/litro nel 2014, con una media pari a 0,1761, e per il gasolio dal minimo di 0,047 euro/litro nel 2011 al massimo di 0,262 euro/litro nel 2014, con una media pari a 0,198 euro/litro**, valori assolutamente ragguardevoli e tali da avere fatto balzare i prezzi italiani e le imposte nazionali ai primissimi posti nell'Unione Europea negli anni che stiamo considerando.

In sostanza, **nel 2014 invece di pagare la benzina mediamente 1,734 euro/litro si sarebbe pagata 1,502 euro/litro, invece di pagare il gasolio mediamente a 1,631 euro/litro si sarebbe pagato solo 1,369 euro/litro.**

Lo scostamento tra prezzo «*reale*» e prezzo «*simulato*» per la benzina è andato crescendo negli anni dal 3,01 % del 2011 al 15,43 % del 2014, con una media su base anno dell'11,51 %, mentre per il gasolio si va dal 3,36 % al 19,16 %, con una media del 14,03 % nel quadriennio.

**Tavola 1 – Prezzi reali e simulati, scostamento assoluto e percentuale dal 2011 al 2014 – Euro litro**

Anno	Benzina				Gasolio			
	Prezzo simulato	Prezzo reale	Scostamento reale su simul.	Scostamento %	Prezzo simulato	Prezzo reale	Scostamento reale su simul.	Scostamento %
2011	1,511	1,557	+0,045	+3,01%	1,403	1,450	+0,047	+3,36%
2012	1,578	1,787	+0,209	+13,22%	1,473	1,707	+0,234	+15,85%
2013	1,529	1,748	+0,220	+14,36%	1,408	1,658	+0,250	+17,75%
2014	1,502	1,734	+0,232	+15,43%	1,369	1,631	+0,262	+19,16%
		<b>Media</b>	<b>+0,176</b>	<b>+11,51%</b>		<b>Media</b>	<b>+0,198</b>	<b>+14,03%</b>

Legenda:

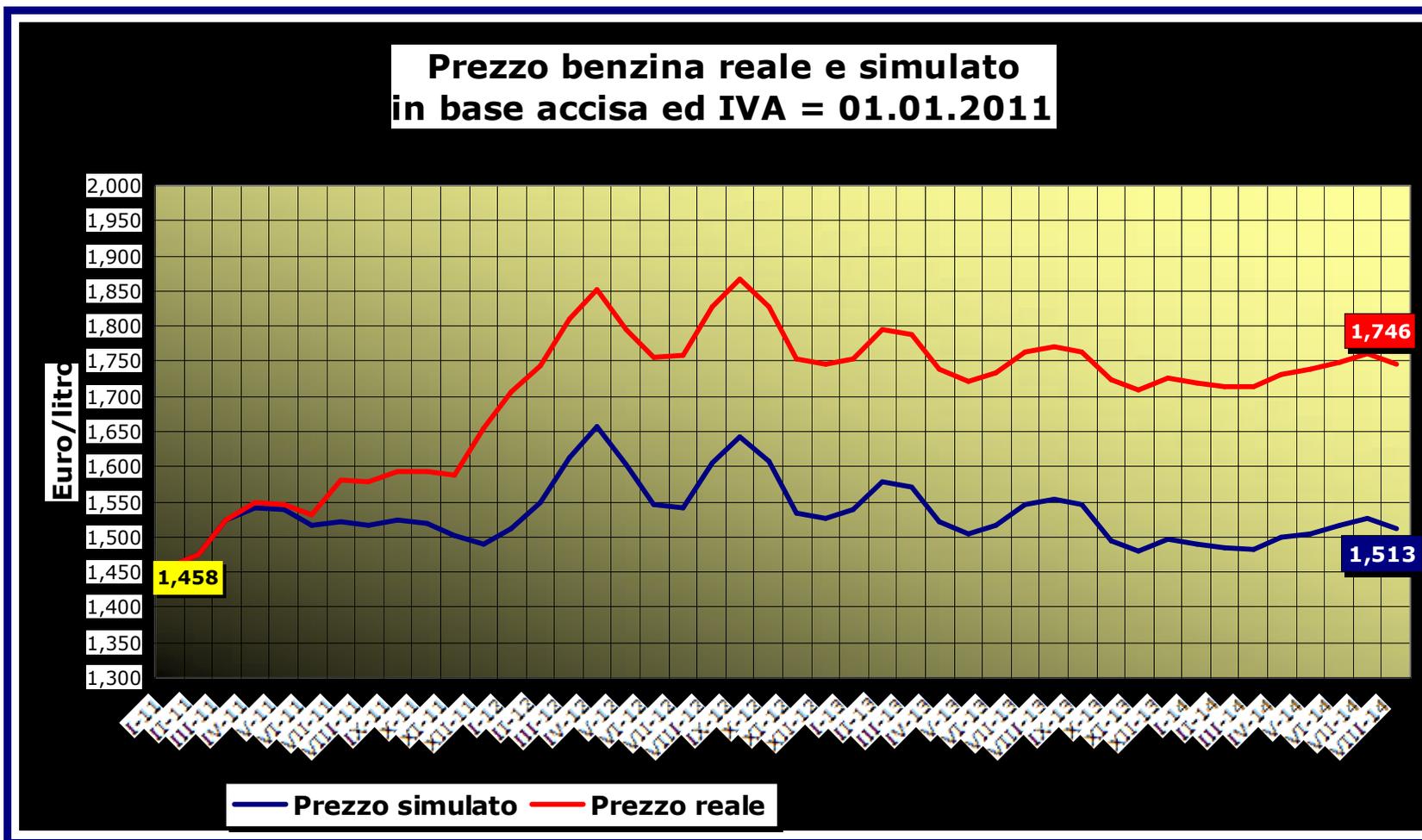
- ① Per le annualità dal 2011 al 2013 i dati dei prezzi esprimono medie annuali
- ② Per il 2014 il dato dei prezzi esprime una media del periodo gennaio-agosto
- ③ I dati dei prezzi reali sono di fonte Ministero per lo sviluppo economico elaborati da FIGISC ANISA su base giornaliera

Per valutare il dato degli **scostamenti** è opportuno focalizzare una volta di più che **si tratta di valori derivanti dalle variazioni in aumento delle imposte, in quanto il valore del prezzo «simulato» già incorpora le variazioni in aumento od in diminuzione del prezzo industriale** [somma delle quotazioni dei prodotti + margine].

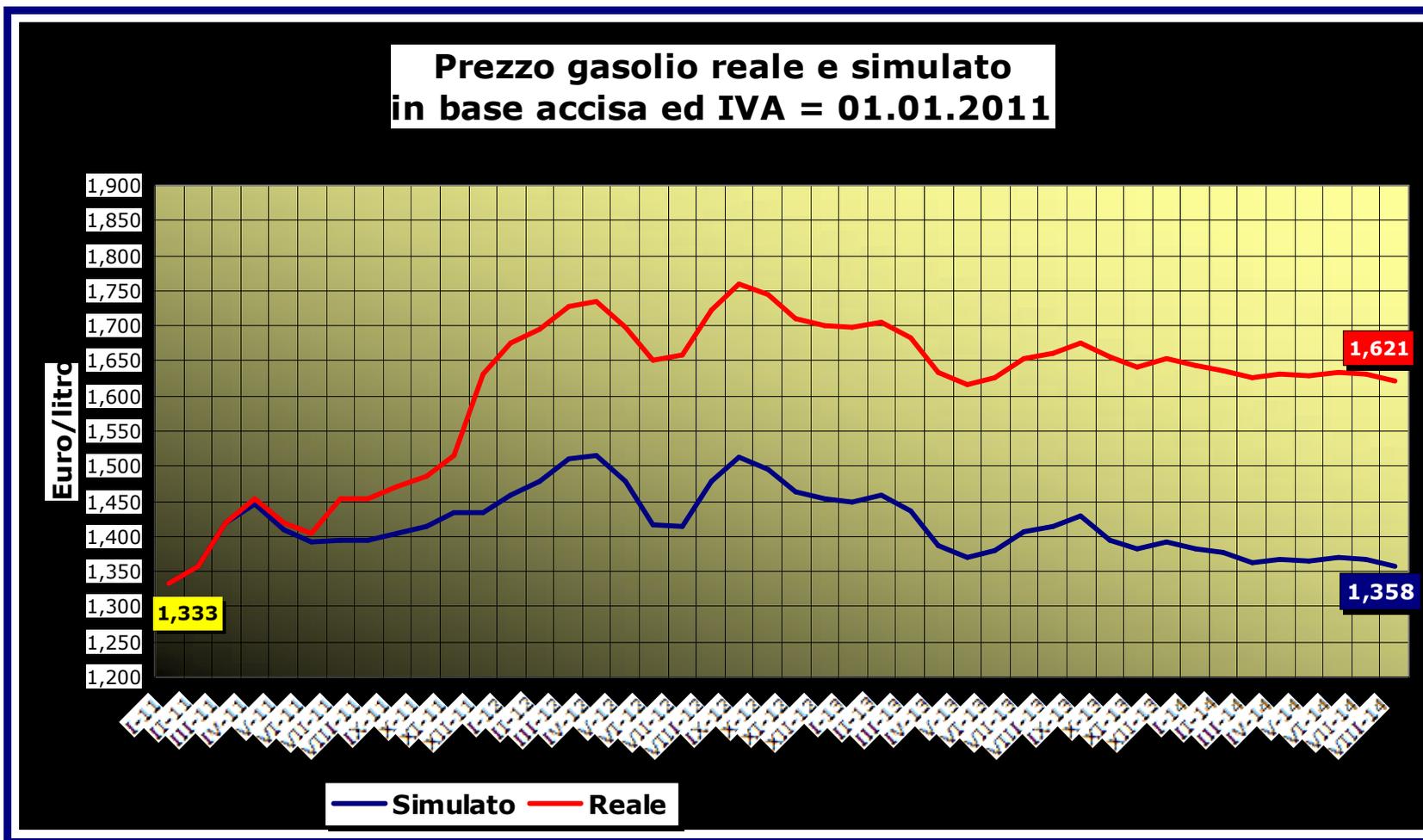
Ad esempio, il dato del prezzo simulato del 2012 evidenzia un aumento rispetto al 2011 che corrisponde all'incremento del prezzo industriale [comprensivo di Iva nell'aliquota base del 01.01.2011] rispetto alla annualità precedente e così via in più od in meno a seconda dei casi.

Nei grafici successivi sono evidenziate le dinamiche tra le due classi di prezzo sulla base dei confronti a cadenza mensile [dati medi mensili].

Grafico 1 – Prezzi reali e simulati medi mensili dal gennaio 2011 all’agosto 2014 – Euro litro - Benzina



**Grafico 2 – Prezzi reali e simulati medi mensili dal gennaio 2011 all’agosto 2014 – Euro litro - Gasolio**



Il dettaglio dei valori di prezzo rappresentati nel grafico su media mensile e degli scostamenti è contenuto nella successiva tavola.

**Tavola 2 – Prezzi reali e simulati, scostamento assoluto e percentuale dal 2011 al 2014 – Euro litro**

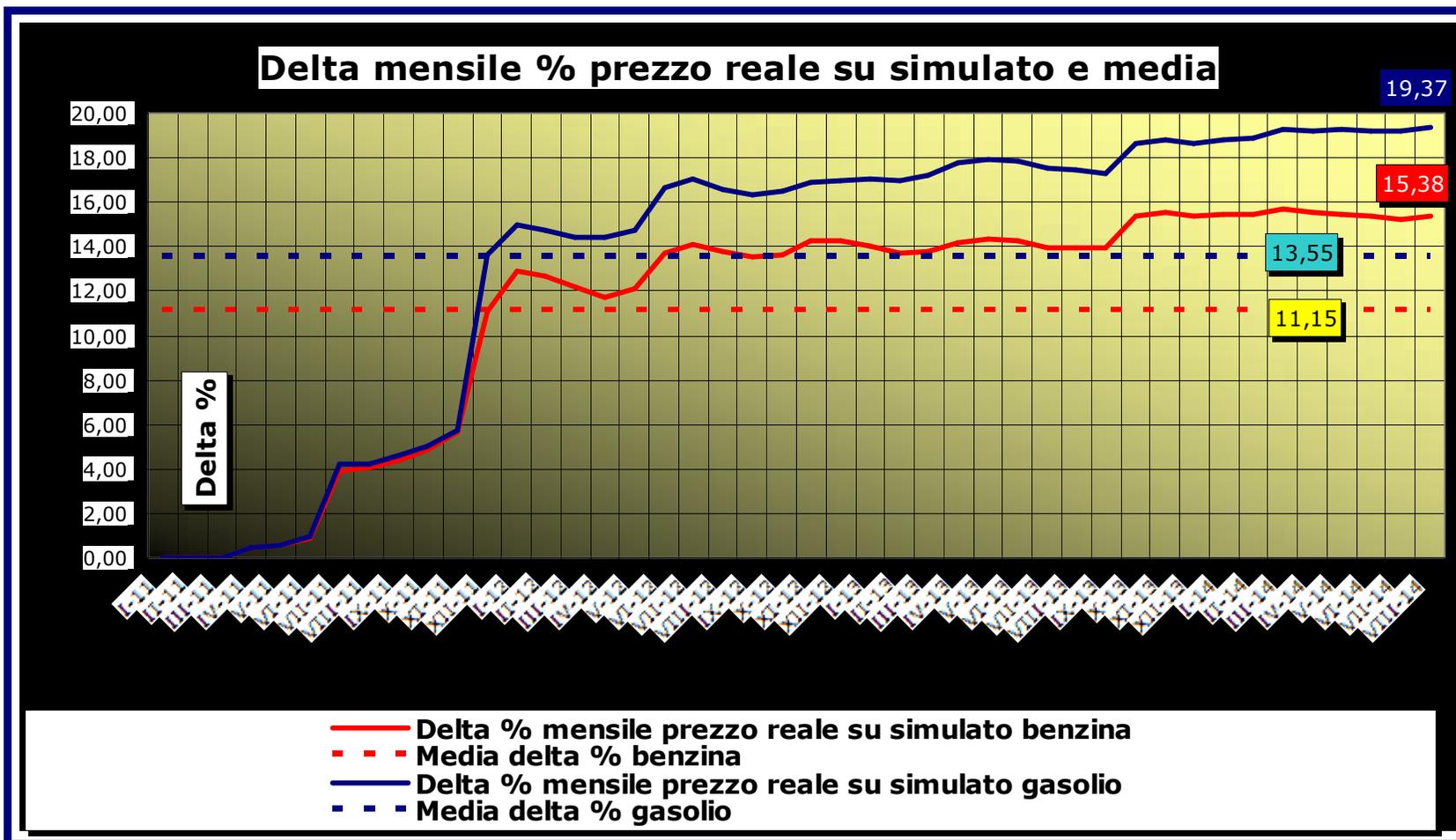
Mese	Benzina				Gasolio			
	Prezzo simulato	Prezzo reale	Scostamento reale su simul.	Scostamento %	Prezzo simulato	Prezzo reale	Scostamento reale su simul.	Scostamento %
I-11	1,458	1,458	=0,000	=0,00%	1,333	1,333	=0,000	=0,00%
II-11	1,475	1,475	=0,000	=0,00%	1,357	1,357	=0,000	=0,00%
III-11	1,525	1,525	=0,000	=0,00%	1,420	1,420	=0,000	=0,00%
IV-11	1,541	1,548	+0,007	+0,45%	1,447	1,454	+0,007	+0,48%
V-11	1,539	1,548	+0,008	+0,55%	1,410	1,419	+0,008	+0,60%
VI-11	1,517	1,530	+0,013	+0,87%	1,392	1,405	+0,013	+0,95%
VII-11	1,522	1,582	+0,059	+3,88%	1,396	1,455	+0,059	+4,21%
VIII-11	1,517	1,578	+0,061	+4,03%	1,395	1,453	+0,059	+4,22%
IX-11	1,525	1,593	+0,067	+4,42%	1,406	1,470	+0,065	+4,59%
X-11	1,518	1,592	+0,074	+4,90%	1,414	1,486	+0,071	+5,03%
XI-11	1,502	1,587	+0,085	+5,67%	1,434	1,516	+0,082	+5,73%
XII-11	1,491	1,656	+0,165	+11,07%	1,435	1,630	+0,196	+13,65%
I-12	1,511	1,706	+0,195	+12,93%	1,458	1,676	+0,218	+14,94%
II-12	1,548	1,744	+0,196	+12,63%	1,479	1,697	+0,218	+14,75%
III-12	1,614	1,810	+0,196	+12,15%	1,510	1,728	+0,218	+14,46%
IV-12	1,658	1,852	+0,194	+11,71%	1,515	1,734	+0,218	+14,41%
V-12	1,602	1,796	+0,194	+12,08%	1,479	1,697	+0,218	+14,74%
VI-12	1,545	1,757	+0,212	+13,70%	1,416	1,652	+0,236	+16,67%
VII-12	1,541	1,759	+0,217	+14,10%	1,416	1,657	+0,242	+17,07%
VIII-12	1,606	1,827	+0,221	+13,77%	1,478	1,724	+0,245	+16,61%
IX-12	1,644	1,867	+0,223	+13,57%	1,513	1,760	+0,247	+16,35%
X-12	1,609	1,828	+0,219	+13,62%	1,497	1,744	+0,247	+16,52%
XI-12	1,535	1,754	+0,218	+14,23%	1,464	1,711	+0,247	+16,87%
XII-12	1,528	1,746	+0,218	+14,30%	1,454	1,701	+0,247	+16,98%
I-13	1,539	1,755	+0,216	+14,05%	1,450	1,697	+0,247	+17,02%
II-13	1,578	1,795	+0,216	+13,71%	1,458	1,705	+0,247	+16,94%
III-13	1,571	1,787	+0,216	+13,77%	1,437	1,683	+0,247	+17,17%
IV-13	1,522	1,738	+0,216	+14,19%	1,388	1,635	+0,246	+17,74%
V-13	1,506	1,722	+0,216	+14,33%	1,371	1,617	+0,246	+17,95%

Mese	Benzina				Gasolio			
	Prezzo simulato	Prezzo reale	Scostamento reale su simul.	Scostamento %	Prezzo simulato	Prezzo reale	Scostamento reale su simul.	Scostamento %
VI-13	1,518	1,734	+0,216	+14,23%	1,379	1,625	+0,246	+17,85%
VII-13	1,546	1,763	+0,216	+13,98%	1,406	1,653	+0,246	+17,53%
VIII-13	1,553	1,770	+0,216	+13,92%	1,413	1,660	+0,247	+17,44%
IX-13	1,546	1,762	+0,216	+13,98%	1,428	1,675	+0,247	+17,27%
X-13	1,494	1,723	+0,230	+15,39%	1,395	1,655	+0,260	+18,63%
XI-13	1,480	1,709	+0,230	+15,52%	1,381	1,641	+0,260	+18,80%
XII-13	1,497	1,727	+0,230	+15,36%	1,393	1,652	+0,260	+18,66%
I-14	1,490	1,719	+0,230	+15,43%	1,383	1,643	+0,260	+18,78%
II-14	1,485	1,715	+0,230	+15,47%	1,376	1,636	+0,260	+18,86%
III-14	1,481	1,713	+0,232	+15,67%	1,363	1,626	+0,263	+19,30%
IV-14	1,499	1,731	+0,232	+15,50%	1,367	1,631	+0,263	+19,24%
V-14	1,505	1,738	+0,232	+15,45%	1,365	1,629	+0,263	+19,27%
VI-14	1,516	1,749	+0,233	+15,35%	1,371	1,634	+0,263	+19,20%
VII-14	1,527	1,760	+0,233	+15,25%	1,368	1,631	+0,263	+19,24%
VIII-14	1,513	1,746	+0,233	+15,38%	1,358	1,621	+0,263	+19,37%
		<b>MEDIA</b>	<b>+0,171</b>	<b>+11,15%</b>		<b>MEDIA</b>	<b>+0,192</b>	<b>+13,55%</b>

Legenda:

① Le medie calcolate in base mensile [+0,171 e +11,15 % per la benzina e +0,192 e +13,55 % per il gasolio] per i meccanismi di arrotondamento risultano lievemente inferiori rispetto a quelle calcolate su base annua [+0,176 e +11,51 % per la benzina e +0,198 e per il gasolio +14,03 %].

**Grafico 3 – Delta percentuale mensile tra prezzo reale e prezzo simulato 2011 - 2014**



### 3. QUALI FATTORI HANNO FATTO CAMBIARE I PREZZI?

La seconda esigenza cui risponde la presente relazione è più attinente all'evoluzione delle dinamiche della formazione del prezzo al consumo: **quali sono i complessi fattori che hanno inciso nelle modificazioni dei prezzi al consumo e quale è stato il loro singolo peso sul risultato finale nel periodo dal 2011 al 2014 ?**

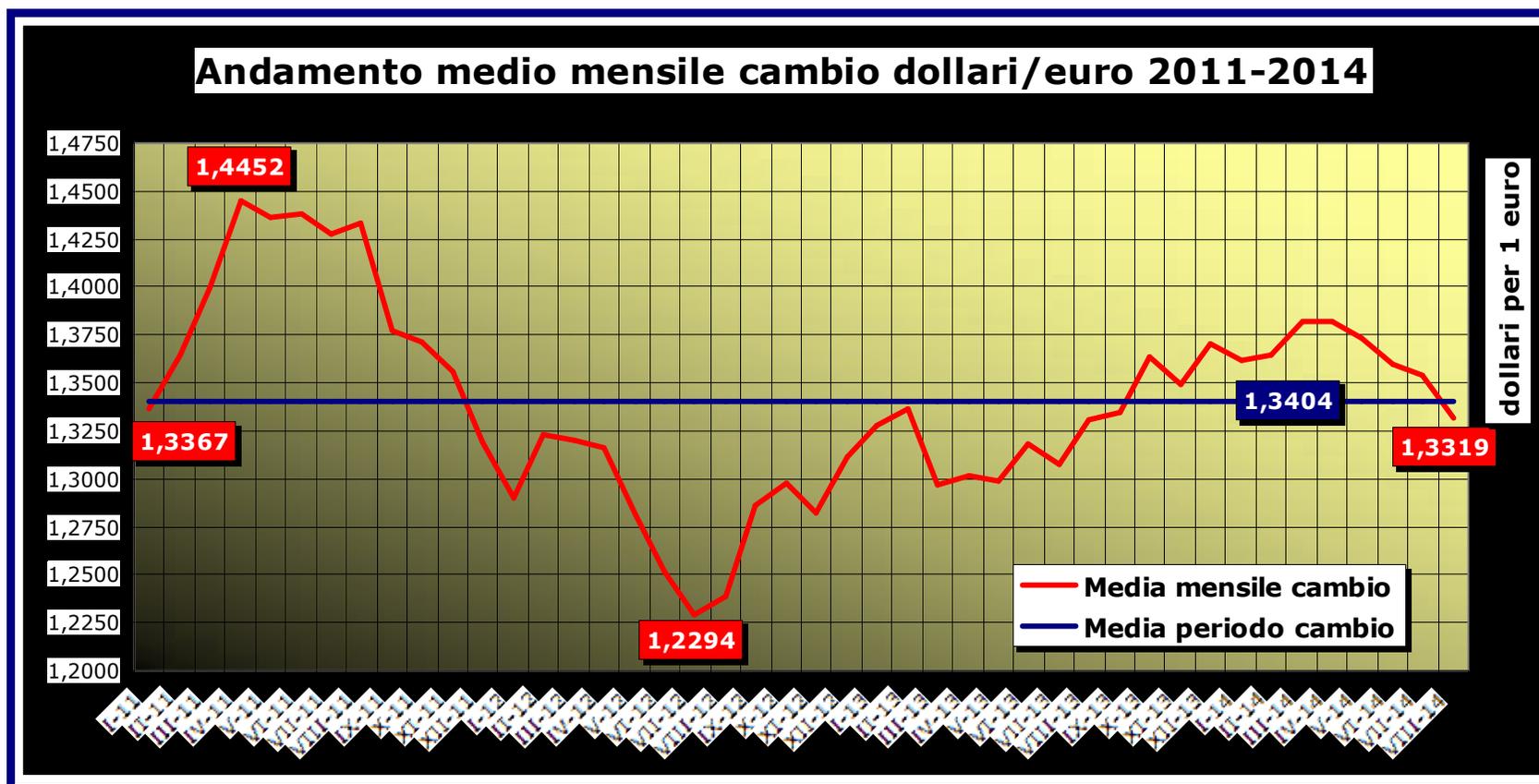
Nella formazione del prezzo incidono **fattori che sono di specifica derivazione nazionale: i margini del sistema distributivo nazionale incidono ovviamente sul prezzo finale**, così come – e assai di più in considerazione del loro peso assoluto e percentuale – **vi incidono le imposte** [che sono la risultante delle scelte impositive (spesso solo delle necessità di cassa) di ciascuno Stato nazionale anche all'interno della Comunità Europea, che peraltro impone solo un livello di accise minime], ma altresì **fattori di derivazione internazionale**, quali **le variazioni delle quotazioni dei prodotti raffinati sul mercato** [a loro volta influenzate direttamente, ma non esclusivamente, dalle quotazioni dei greggi] e, in relazione a queste, **l'incidenza dei tassi di cambio**.

### 3.A FATTORI INTERNAZIONALI

Nella disamina dei **fattori**, si prendono in esame per primi quelli di **specifica derivazione internazionale** sostanzialmente consistenti nelle **variazioni delle quotazioni dei prodotti finiti** nel triennio 2012-2014 rispetto al 2011, **distinguendo tra l'incidenza effettiva delle quotazioni in aumento od in diminuzione e l'incidenza del tasso di cambio.**

Nel quadriennio [2014 da gennaio ad agosto, annualità intere per il triennio 2011-2013] il cambio è stato soggetto a notevoli fluttuazioni: non solo i valori medi annui sono ampiamente differenziati [nel 2011 il tasso era di 1,39, nel 2012 era 1,29, nel 2013 era 1,33 e nel 2014 1,36] ma, sezionandolo su base media mensile, il tasso è oscillato tra un minimo di 1,23 ed un massimo di 1,45, con una media nel quadriennio pari a 1,34, come evidenziato nel grafico successivo.

**Grafico 4 – Andamento del cambio medio mensile gennaio 2011 – agosto 2014 – Dollari per 1 euro**



Le variazioni delle quotazioni internazionali dei prodotti raffinati hanno influito sui meccanismi nazionali di formazione del prezzo in misura maggiore o minore non solo in relazione alle proprie dinamiche [mercato, scorte, andamento dei greggi], ma altresì in funzione delle oscillazioni del cambio che hanno determinato risultati altrettanto consistenti o con consistenza anche maggiore per la fissazione delle quotazioni in euro dei prodotti.

Tassi di cambio, ad esempio, particolarmente bassi hanno determinato, od avrebbero potuto determinare, un aumento delle quotazioni in euro anche in presenza di una loro diminuzione in dollari, così come tassi di cambio elevati hanno, od avrebbero, in parte assorbito l'impatto di variazioni in aumento delle quotazioni in dollari.

Nella seguente tavola sono indicate le medie annuali dei tassi di cambio e delle quotazioni in dollari ed in euro dei prodotti raffinati.

**Tavola 3 – Medie annuali tassi di cambio e quotazioni prodotti raffinati**

Anno	Cambio dollari x 1 euro	Quotazione CIF Medit benzina \$ tonnellata	Quotazione CIF Medit benzina € litro	Quotazione CIF Medit gasolio \$ tonnellata	Quotazione CIF Medit gasolio € litro
2011	1,3921	990,22	0,536	970,55	0,589
2012	1,2854	1.033,24	0,607	982,79	0,646
2013	1,3280	993,85	0,565	944,71	0,601
2014	1,3636	993,00	0,550	925,42	0,573

Nella seguente tavola sono indicate le **variazioni negli anni dal 2012 al 2014 delle quotazioni internazionali dei prodotti rispetto alla media dell'anno 2011**, e, all'interno di queste, **la distinzione tra l'andamento delle quotazioni vere e proprie e l'incidenza del tasso di cambio**.

**Tavola 4 – Variazioni delle quotazioni internazionali per fattori sulla media annua del 2011 – Euro litro**

Anno	Variazione totale	BENZINA Variazione effettiva	Variazione per tasso cambio	Variazione totale	GASOLIO Variazione effettiva	Variazione per tasso cambio
2012 su 2011	<b>+0,071</b>	+0,024	+0,047	<b>+0,057</b>	+0,007	+0,050
2013 su 2011	<b>+0,029</b>	+0,003	+0,026	<b>+0,012</b>	-0,016	+0,028
2014 su 2011	<b>+0,014</b>	+0,003	+0,011	<b>-0,016</b>	-0,027	+0,011

Si può sinteticamente notare che:

- ✓ per la **benzina**, stante l'andamento di variazioni complessive decrescenti negli anni 2013 e 2012 rispetto a quella registrata nel 2012, le quotazioni del prodotto registrano sempre variazioni in aumento, ma in parte largamente maggioritaria sempre dovute più al fattore del tasso di cambio [co-

me evidenziato nella tavola 3, il tasso è stato in assoluto più elevato (cioè più favorevole per l'euro) nel 2011] **che alla dinamica specifica del prodotto;**

- ✓ per il **gasolio valgono le medesime considerazioni, con una variazione complessiva che nel 2014 diventa addirittura negativa e che, sulle dinamiche specifiche del prodotto, evidenzia il segno negativo addirittura negli esercizi 2013 e 2014, segno che nel 2013 è stato invertito dal fattore del tasso del cambio, mentre per il 2014 l'effetto tasso ha attenuato il ribasso specifico del prodotto.**

Conclusivamente, **il fattore del tasso di cambio ha influito in misura assolutamente maggioritaria** [78 % nel triennio mediamente] **rispetto alla effettiva variazione delle quotazioni del prodotto benzina** [22 % nel triennio mediamente], mentre **per il prodotto gasolio le proporzioni sono anche più severe** [84 % nel triennio mediamente contro il 16 %], con l'unica eccezione dell'anno 2014, dove il calo del prodotto è maggioritario rispetto all'aumento del fattore cambio.

**Tavola 5 – Peso dei fattori sulle variazioni delle quotazioni in media annua sul 2011 – Euro litro**

Anno	Variazione totale	BENZINA		Variazione totale	GASOLIO	
		Variazione effettiva	Variazione per tasso cambio		Variazione effettiva	Variazione per tasso cambio
2012 su 2011	<b>100,00%</b>	33,80%	66,20%	<b>100,00%</b>	12,28%	87,72%
2013 su 2011	<b>100,00%</b>	10,34%	89,66%	<b>100,00%</b>	<b>-133,33%</b>	233,33%
2014 su 2011	<b>100,00%</b>	21,43%	78,57%	<b>100,00%</b>	168,75%	<b>-68,75%</b>

Grafico 5 – Incidenza dei fattori sulle variazioni delle quotazioni dei prodotti sul 2011 – Benzina

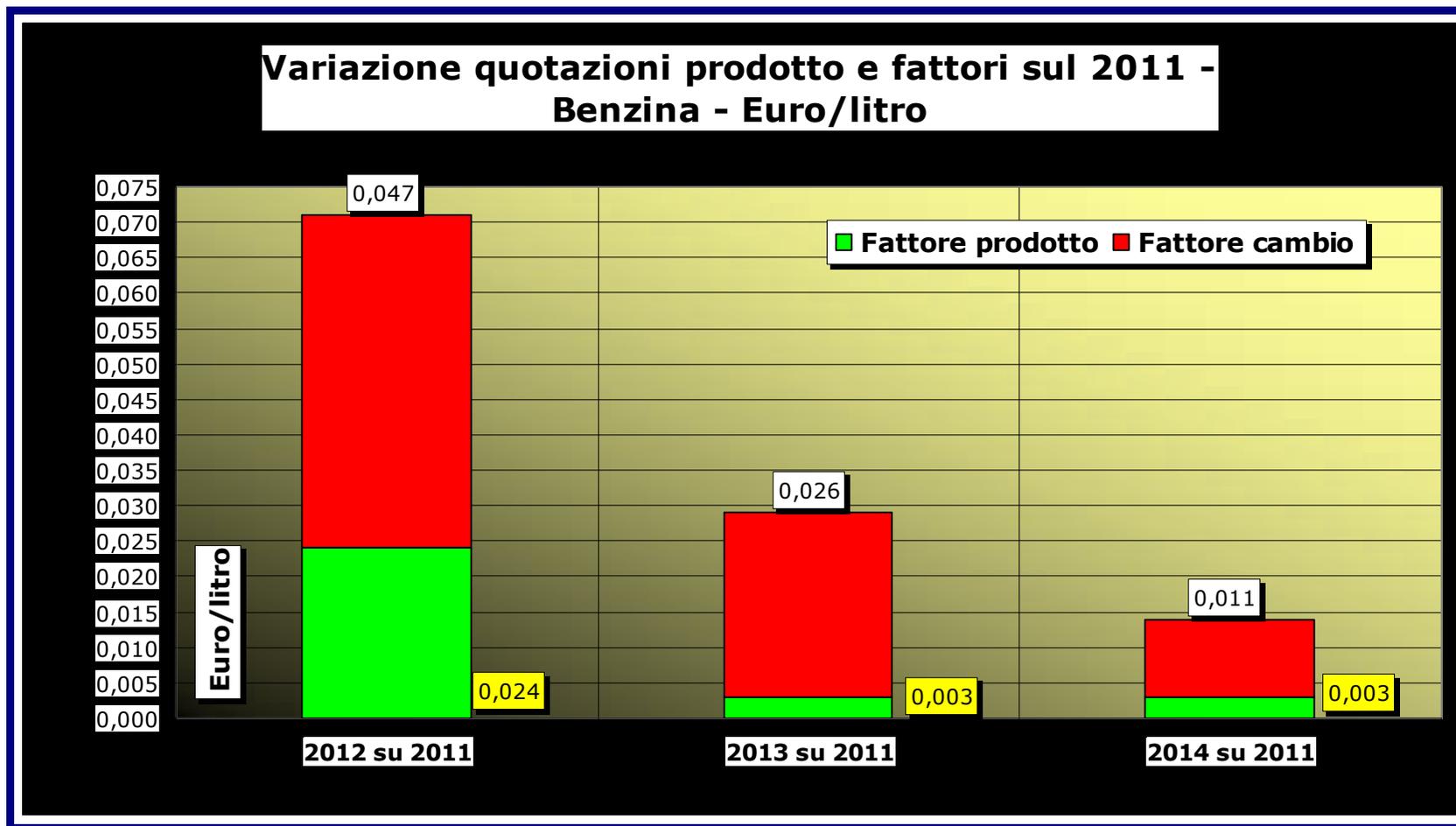
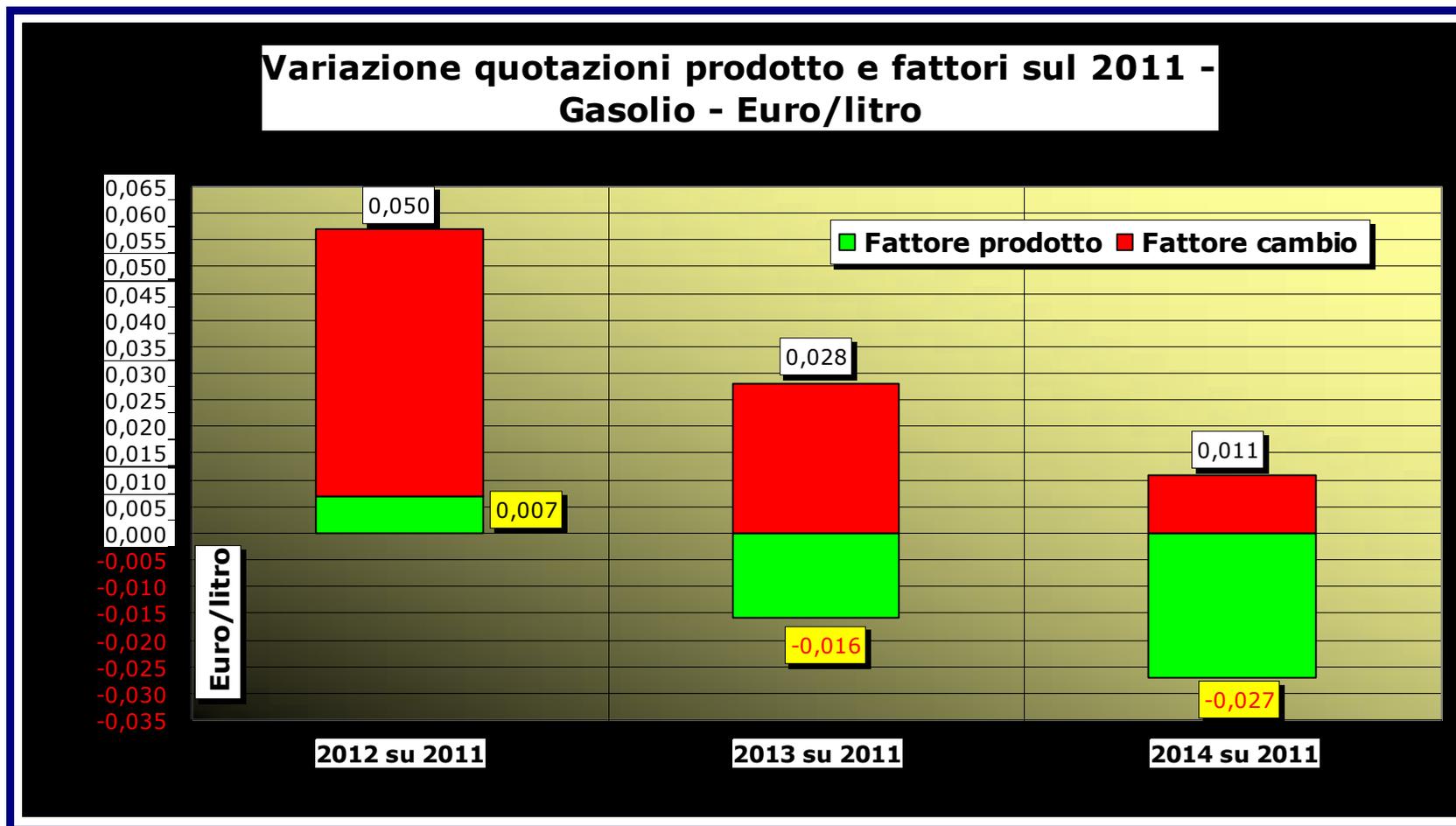


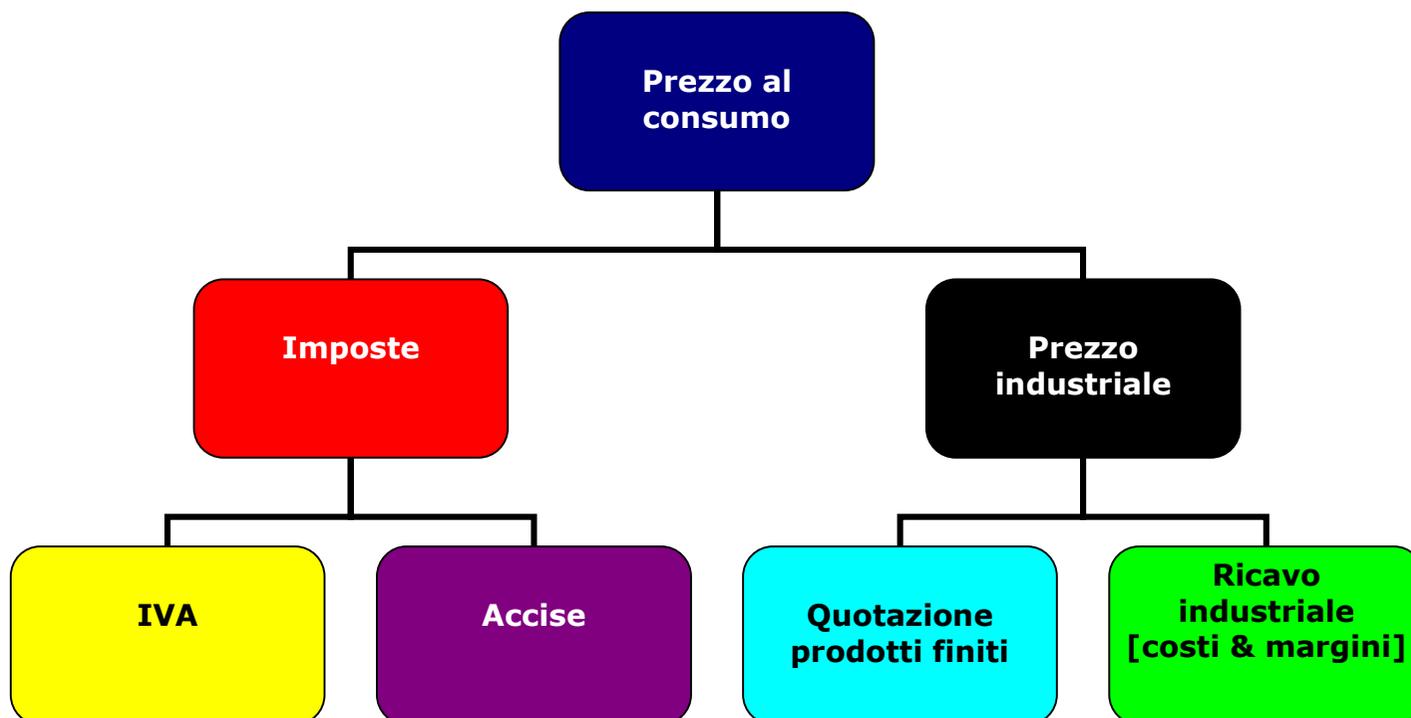
Grafico 6 – Incidenza dei fattori sulle variazioni delle quotazioni dei prodotti sul 2011 – Gasolio



### 3.B FATTORI NAZIONALI

Nella disamina dei **fattori**, si prendono successivamente in esame quelli di **specificazione derivazione nazionale** sostanzialmente consistenti nelle **variazioni dei prezzi finali** nel triennio 2012-2014 rispetto al 2011, **distinguendo tra l'incidenza dei margini del sistema distributivo e l'incidenza del carico fiscale.**

Preventivamente, è opportuno riepilogare con un semplice diagramma le componenti formative del prezzo al consumo:



La specifica della scomposizione media annua del prezzo al consumo negli anni dal 2011 al 2014 è illustrata nelle seguenti tavole:

**Tavola 6 – Scomposizione del prezzo medio annuo – Benzina – Euro litro**

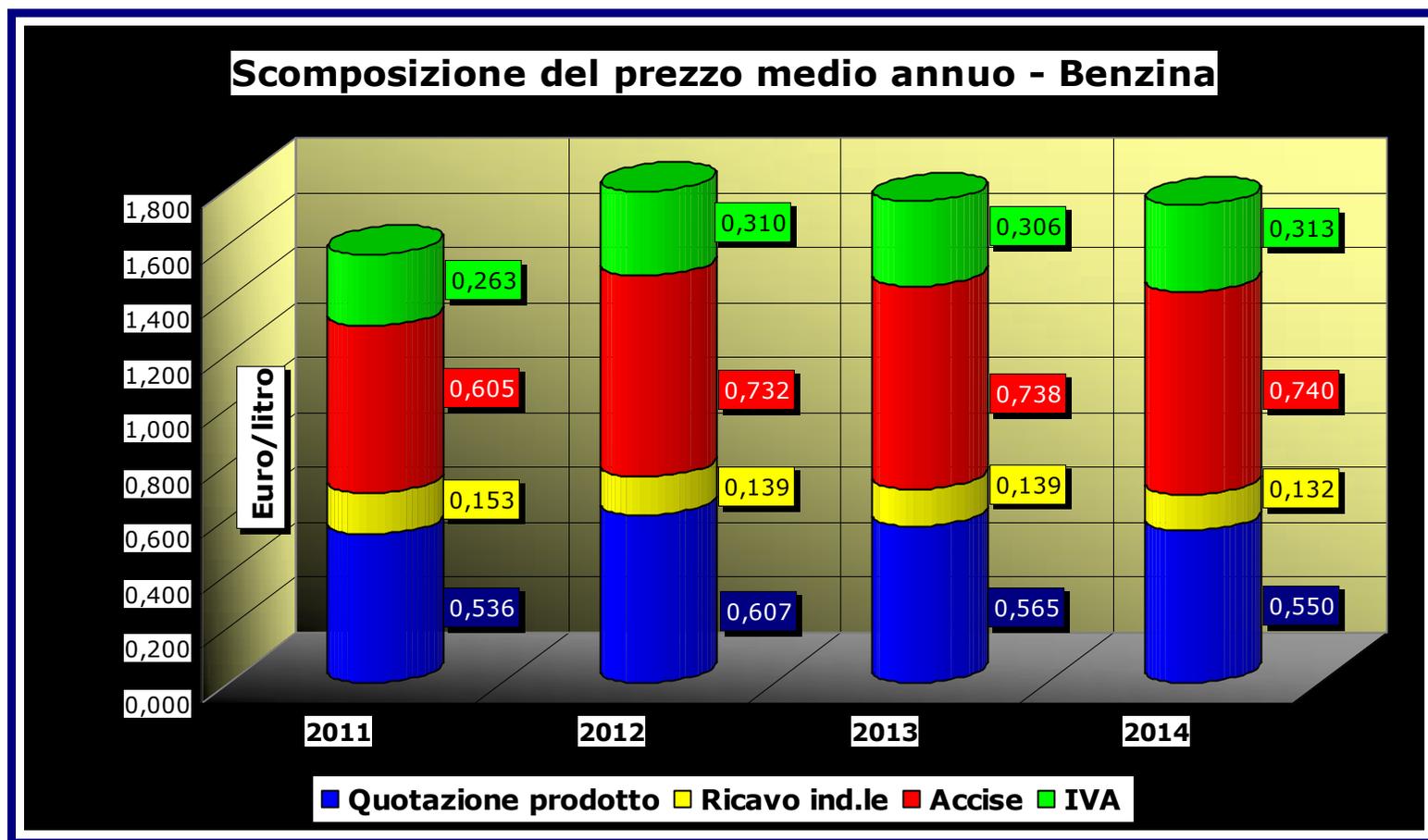
Componenti	2011		2012		2013		2014	
	Euro litro	%	Euro/litro	%	Euro/litro	%	Euro/litro	%
Quotazione prodotti	0,536	34,43%	0,607	33,95%	0,565	32,32%	0,550	31,70%
Ricavo ind.le	0,153	9,83%	0,139	7,77%	0,139	7,95%	0,132	7,61%
<b>Prezzo ind.le</b>	<b>0,689</b>	<b>44,25%</b>	<b>0,746</b>	<b>41,72%</b>	<b>0,704</b>	<b>40,27%</b>	<b>0,682</b>	<b>39,31%</b>
Accise	0,598	38,41%	0,717	40,10%	0,728	41,65%	0,730	42,07%
Addizionali regionali	0,007	0,45%	0,015	0,84%	0,010	0,57%	0,010	0,58%
IVA	0,263	16,89%	0,310	17,34%	0,306	17,51%	0,313	18,04%
<b>Imposte</b>	<b>0,868</b>	<b>55,75%</b>	<b>1,042</b>	<b>58,28%</b>	<b>1,044</b>	<b>59,73%</b>	<b>1,053</b>	<b>60,69%</b>
<b>Prezzo consumo</b>	<b>1,557</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,788</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,748</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,735</b>	<b>100,00%</b>

**Tavola 7 – Scomposizione del prezzo medio annuo – Gasolio – Euro litro**

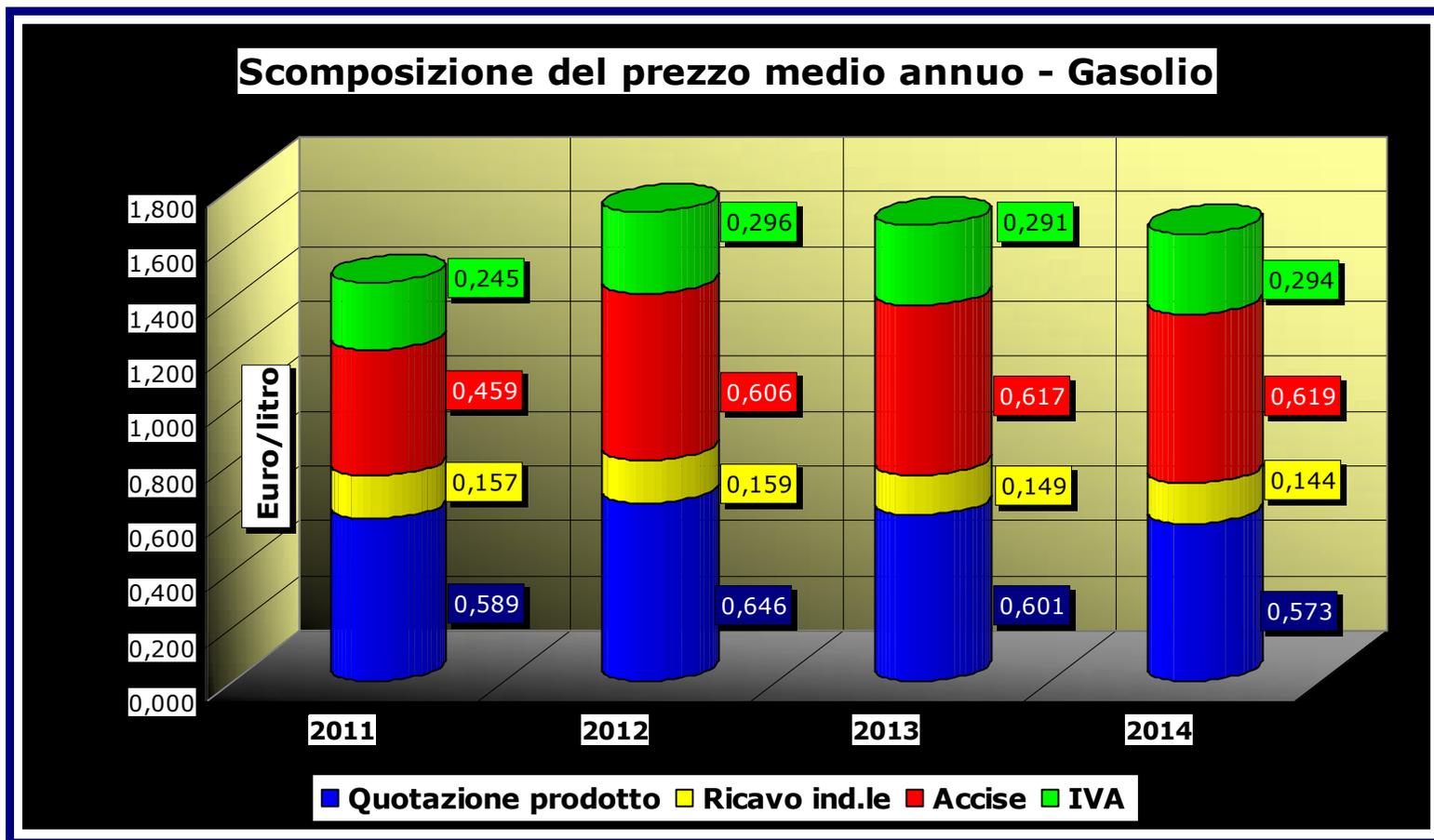
Componenti	2011		2012		2013		2014	
	Euro litro	%	Euro/litro	%	Euro/litro	%	Euro/litro	%
Quotazione prodotti	0,589	40,62%	0,646	37,84%	0,601	36,25%	0,573	35,15%
Ricavo ind.le	0,157	10,83%	0,159	9,31%	0,149	8,99%	0,144	8,83%
<b>Prezzo ind.le</b>	<b>0,746</b>	<b>51,45%</b>	<b>0,805</b>	<b>47,16%</b>	<b>0,750</b>	<b>45,24%</b>	<b>0,717</b>	<b>43,99%</b>
Accise	0,459	31,66%	0,606	35,50%	0,617	37,21%	0,619	37,98%
Addizionali regionali	0,000	0,00%	0,000	0,00%	0,000	0,00%	0,000	0,00%
IVA	0,245	16,90%	0,296	17,34%	0,291	17,55%	0,294	18,04%
<b>Imposte</b>	<b>0,704</b>	<b>48,55%</b>	<b>0,902</b>	<b>52,84%</b>	<b>0,908</b>	<b>54,76%</b>	<b>0,913</b>	<b>56,01%</b>
<b>Prezzo consumo</b>	<b>1,450</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,707</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,658</b>	<b>100,00%</b>	<b>1,630</b>	<b>100,00%</b>

Nei grafici seguenti è rappresentata la scomposizione del prezzo in relazione ai quattro fattori sintetici [quotazione prodotto, ricavo industriale, accise ed IVA]:

Grafico 7 – Scomposizione in fattori del prezzo medio annuo 2011 – 2014 – Benzina – Euro litro



**Grafico 8 – Scomposizione in fattori del prezzo medio annuo 2011 – 2014 – Gasolio – Euro litro**



Le variazioni dei fattori nelle annualità 2012-2014 sulla media annua del 2011 sono riportate, distintamente per prodotto, nella tavola che segue:

**Tavola 8 – Variazioni dei fattori del prezzo nel triennio 2012-2014 sul 2011 – Euro litro**

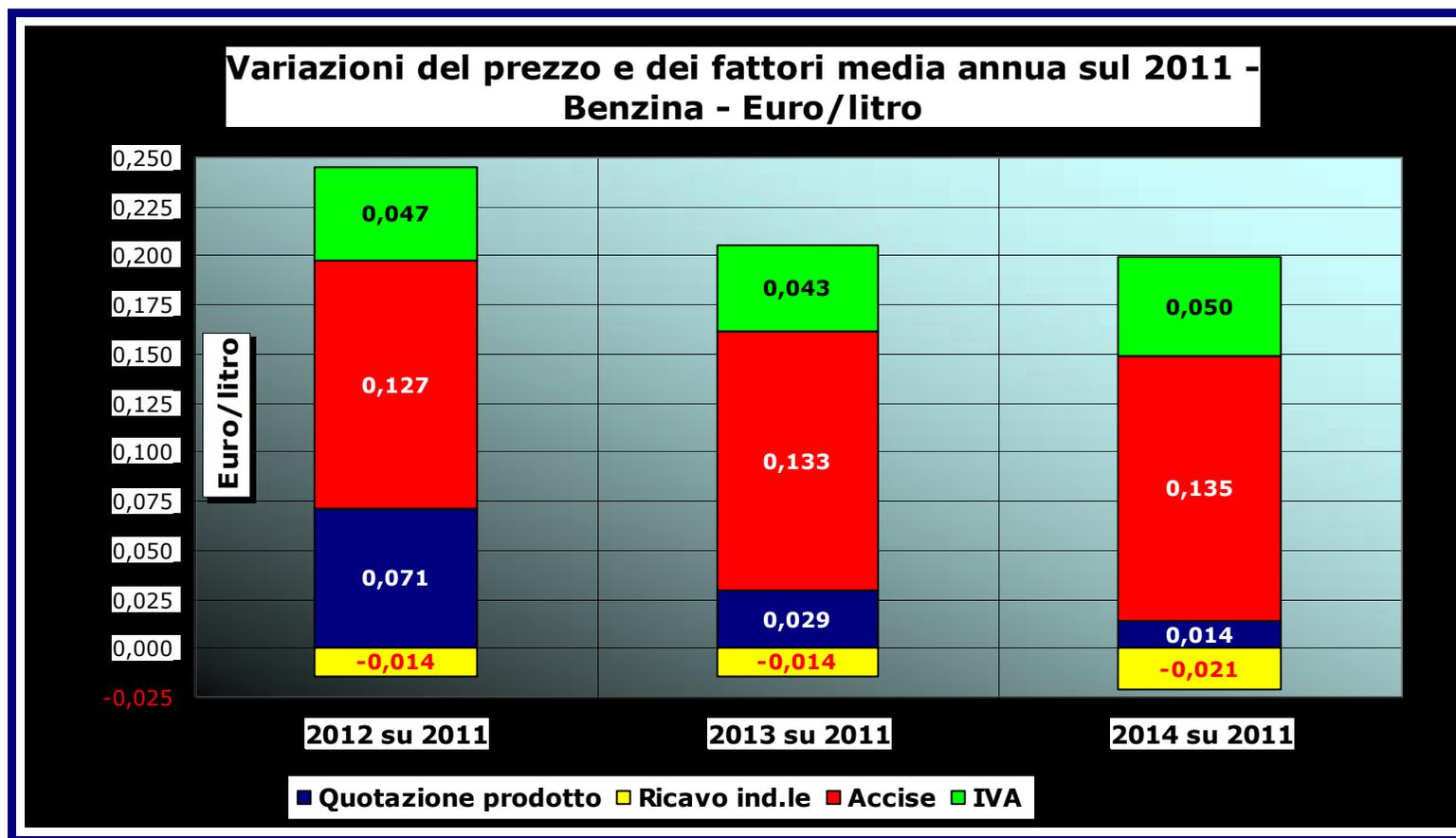
Componenti	BENZINA			GASOLIO		
	2012 su 2011 Euro litro	2013 su 2011 Euro litro	2014 su 2011 Euro litro	2012 su 2011 Euro litro	2013 su 2011 Euro litro	2014 su 2011 Euro litro
Quotazione prodotti	+0,071	+0,029	+0,014	+0,057	+0,012	-0,016
Ricavo ind.le	-0,014	-0,014	-0,021	+0,002	-0,008	-0,013
Accise + addizionali reg.li	+0,127	+0,133	+0,135	+0,147	+0,158	+0,160
IVA	+0,047	+0,043	+0,050	+0,051	+0,046	+0,049
<b>Prezzo consumo</b>	<b>+0,231</b>	<b>+0,191</b>	<b>+0,178</b>	<b>+0,257</b>	<b>+0,208</b>	<b>+0,180</b>

Sinteticamente, si osserva che:

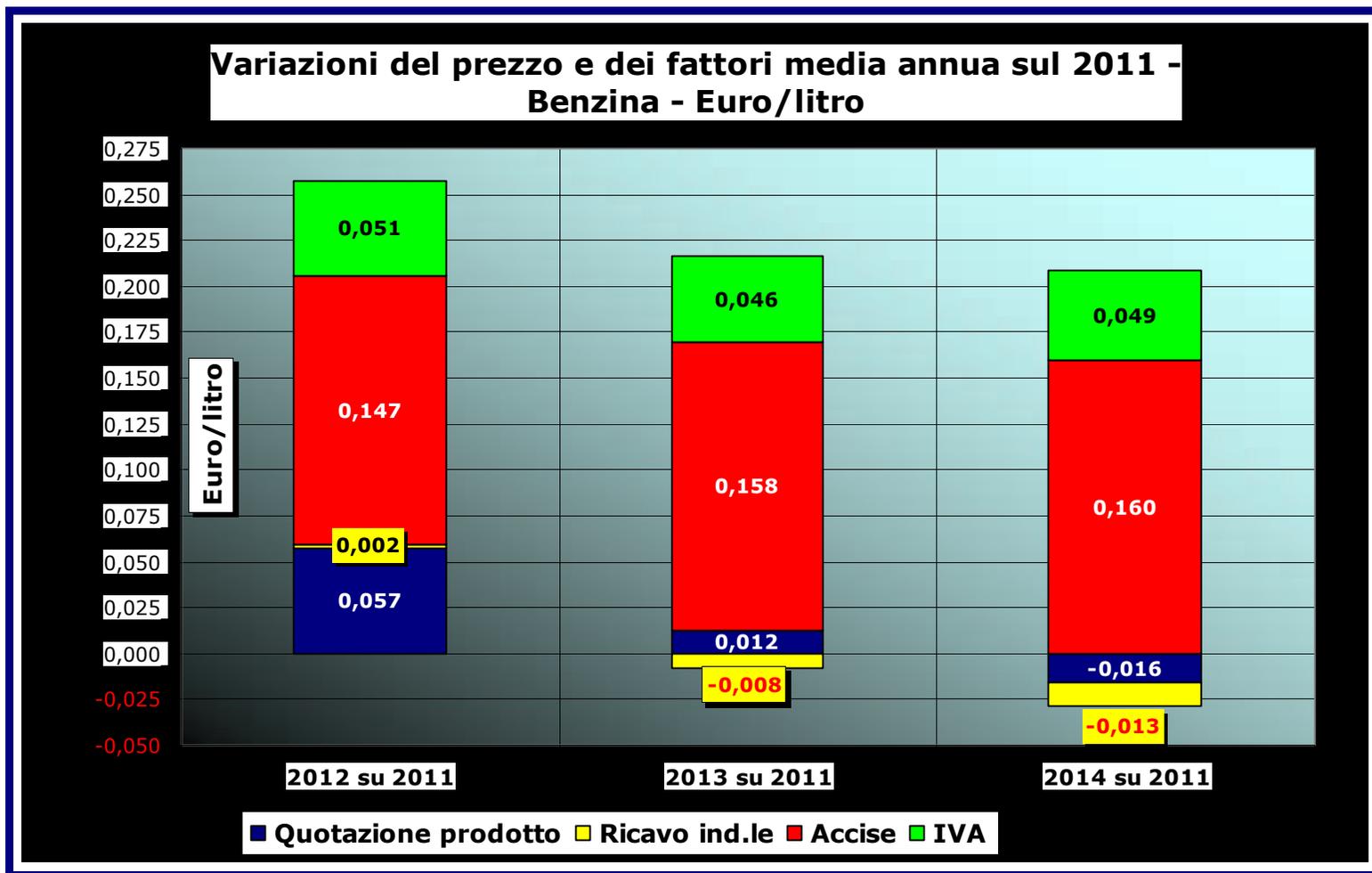
- ✓ **le variazioni della quotazione dei prodotti per la benzina sono sempre incrementali sul dato del 2011, ma in misura decrescente progressiva [da +0,071 a +0,014 euro/litro], per il gasolio le dinamiche sono simili con un valore finale persino in diminuzione sul 2011 [da +0,057 a -0,016 euro/litro];**
- ✓ **le variazioni del ricavo industriale per la benzina sono sempre decrementali sul dato del 2011 [da -0,014 a -0,021 euro/litro], considerazione che si estende al gasolio, sia pure con il lievissimo dato in incremento del 2012 [da +0,002 a -0,013 euro/litro];**
- ✓ **le variazioni delle accise [ivi comprese le addizionali regionali sulla sola benzina] sono drasticamente, ed in misura crescente, incrementali sul dato del 2011 sia per la benzina [da +0,127 a +0,135 euro/litro] che per il gasolio [da +0,147 a +0,160 euro/litro], per effetto degli aumenti intervenuti in misura massiccia nel 2011 ed in misura più ridotta nelle successive annualità;**
- ✓ **le variazioni dell'IVA sono sempre incrementali sul dato del 2011 sia per la benzina che per il gasolio per effetto degli aumenti dell'aliquota intervenuti nel settembre 2011 e nell'ottobre 2013, solo**

**marginalissimamente attenuati a causa delle variazioni negative del ricavo industriale e delle quotazioni dei prodotti [solo per il gasolio].**

**Grafico 9 – Variazione dei fattori del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina – Euro litro**



**Grafico 10 – Variazione dei fattori del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio – Euro litro**



Il peso dei singoli fattori sulle variazioni del prezzo medio annuo degli anni 2012-2014 sul 2011 è così ripartibile:

**Tavola 9 – Peso dei fattori sulle variazioni del prezzo nel triennio 2012-2014 sul 2011 – Euro litro**

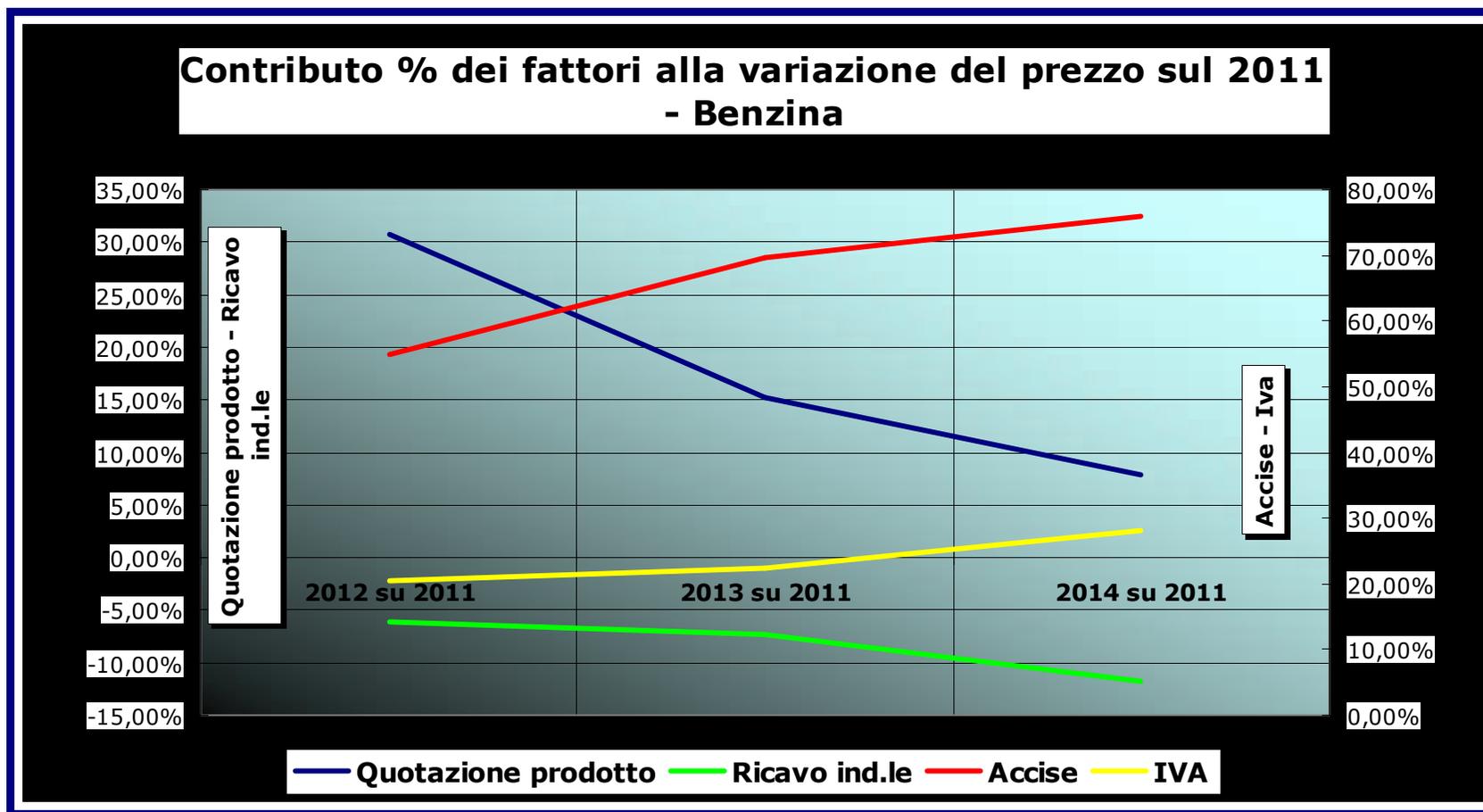
Componenti	BENZINA			GASOLIO		
	2012 su 2011 Euro litro	2013 su 2011 Euro litro	2014 su 2011 Euro litro	2012 su 2011 Euro litro	2013 su 2011 Euro litro	2014 su 2011 Euro litro
Quotazione prodotti	30,74%	15,18%	7,87%	22,18%	5,77%	-8,89%
Ricavo ind.le	-6,06%	-7,33%	-11,80%	0,78%	-3,85%	-7,22%
Accise + addizionali reg.li	54,98%	69,63%	75,84%	57,20%	75,96%	88,89%
IVA	20,35%	22,51%	28,09%	19,84%	22,12%	27,22%
<b>Prezzo consumo</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Le osservazioni più significative sono così riassumibili:

- ✓ **le variazioni incrementalì delle imposte complessive sulla benzina – tra accise ed IVA - dal 2011 hanno contribuito all’aumento del prezzo al consumo in una misura variabile e progressiva cronologicamente dal 75 % al 100 % del totale, mentre le variazioni incrementalì delle quotazioni del prodotto vi hanno contribuito in misura variabile e decrescente tra il 31 e l’8 %, con effetto progressivamente mitigato e persino annullato nel 2014 dalle variazioni decrementali del ricavo industriale;**
- ✓ **analoghe considerazioni sono fondate per il gasolio, per il quale le variazioni incrementalì delle imposte complessive – tra accise ed IVA - dal 2011 hanno contribuito all’aumento del prezzo al consumo in una misura variabile e progressiva cronologicamente dal 77 % al 100 % del totale, mentre le variazioni incrementalì delle quotazioni del prodotto vi hanno contribuito in misura variabile e decrescente tra il 22 ed il 6 % diventando infine decrementali nel 2014, con effetto mitigato e persino amplificato in caso di variazione decrementale [si veda il dato del 2014] dalle variazioni a loro volta decrementali del ricavo industriale.**

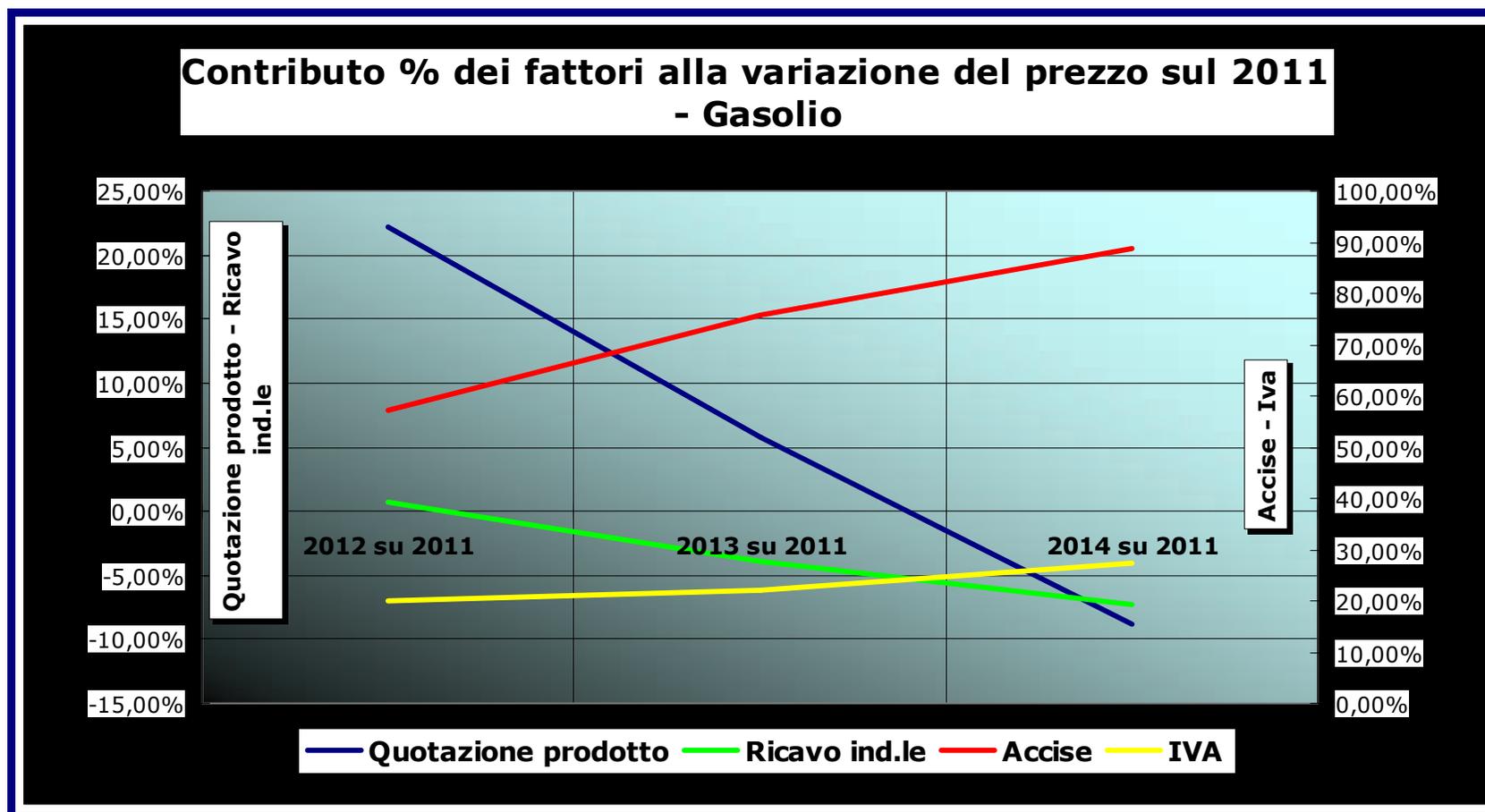
Le dinamiche sono rappresentate nei grafici che seguono:

**Grafico 11 – Contributo % dei fattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina**



① La scala per valutare l'apporto dei fattori della quotazione prodotto e del ricavo industriale è posta a sinistra del grafico con una escursione dal -15 % al +35 % [i valori negativi sono necessari per le variazioni decrementali del ricavo industriale], le cui linee sono decrescenti da sinistra a destra, mentre la scala per valutare l'apporto dei fattori delle accise e dell'IVA è posta a destra del grafico con una escursione da 0,00 % a +80 % e le linee di tali fattori sono crescenti da sinistra a destra.

**Grafico 12 – Contributo % dei fattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio**



① La scala per valutare l’apporto dei fattori della quotazione prodotto e del ricavo industriale è posta a sinistra del grafico con una escursione dal -15 % al +25 % [i valori negativi sono necessari per le variazioni decrementali della quotazione prodotto e del ricavo industriale], le cui linee sono decrescenti da sinistra a destra, mentre la scala per valutare l’apporto dei fattori delle accise e dell’IVA è posta a destra del grafico con una escursione da 0,00 % a +100 % e le linee di tali fattori sono crescenti da sinistra a destra.

## 4. IL COMPLESSO DI TUTTI I FATTORI

È possibile evidenziare – dopo l'esame specifico dei fattori di rilevanza internazionale e di quelli di rilevanza nazionale – **l'apporto dettagliato e complessivo di ogni singolo fattore alle variazioni medie del prezzo negli anni 2012-2014 rispetto al 2011.**

Per una più corretta distinzione ed attribuzione dell'entità e del peso dei fattori, con particolare riferimento alle imposte, è tuttavia opportuno premettere che **il prezzo industriale nelle sue variazioni ha un parziale effetto di trascinamento delle imposte**, sia pure limitatamente all'IVA: ogni variazione positiva o negativa della quotazione dei prodotti e/o del ricavo industriale [cioè i fattori che compongono il prezzo industriale] comporta sul prezzo finale una più o meno consistente **quota in più od in meno di imposta sul valore aggiunto, che, pur essendo un valore del tutto marginale nel contesto del prezzo totale, va correttamente imputata al fattore causante.**

Nella fattispecie, il computo dell'imposta sul valore aggiunto relativa al prezzo industriale viene conteggiato in ragione dell'aliquota media vigente nel 2011 e viene tenuto distinto dall'IVA generale ed attribuito al fattore del prezzo industriale, mentre gli importi dell'IVA derivanti dall'inasprimento dell'aliquota e dall'innalzamento delle accise viene distintamente assegnato al fattore delle imposte.

Per una puntuale ricostruzione di ogni singolo dettagliato apporto, si veda il dettaglio della successiva tavola, suddivisa per prodotto:

**Tavola 10 – Dettaglio e peso dei fattori sulle variazioni del prezzo nel triennio 2012-2014 sul 2011 – Euro litro –**

<b>BENZINA</b>			<b>2012 su 2011</b>		<b>2013 su 2011</b>		<b>2014 su 2011</b>	
<b>Origine fattore</b>	<b>Macrocomponenti</b>	<b>Dettaglio fattori</b>	<b>Euro/litro</b>	<b>% su totale</b>	<b>Euro/litro</b>	<b>% su totale</b>	<b>Euro/litro</b>	<b>% su totale</b>
Internazionale	<b>Prezzo ind.le</b>	Cambio	+0,047	20,35%	+0,026	13,61%	+0,011	6,19%
Internazionale		Quotazioni	+0,024	10,39%	+0,003	1,57%	+0,003	1,69%
Nazionale		Ricavo ind.le	-0,014	-6,06%	-0,014	-7,33%	-0,021	-11,83%
Nazionale		Iva ①	+0,012	5,01%	+0,003	1,59%	-0,001	-0,80%
		<b>Subtotale</b>	<b>+0,069</b>	<b>29,68%</b>	<b>+0,018</b>	<b>9,45%</b>	<b>-0,008</b>	<b>-4,74%</b>
Nazionale	<b>Imposte</b>	Accisa	+0,119	51,52%	+0,130	68,06%	+0,132	74,33%
Nazionale		Addizionali reg.li	+0,008	3,46%	+0,003	1,57%	+0,003	1,69%
Nazionale		Iva netta ②	+0,035	15,34%	+0,040	20,92%	+0,051	28,72%
		<b>Subtotale</b>	<b>+0,162</b>	<b>70,32%</b>	<b>+0,173</b>	<b>90,55%</b>	<b>+0,186</b>	<b>104,74%</b>
		<b>TOTALE</b>	<b>+0,231</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,191</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,178</b>	<b>100,00%</b>
<b>GASOLIO</b>			<b>2012 su 2011</b>		<b>2013 su 2011</b>		<b>2014 su 2011</b>	
<b>Origine fattore</b>	<b>Macrocomponenti</b>	<b>Dettaglio fattori</b>	<b>Euro/litro</b>	<b>% su totale</b>	<b>Euro/litro</b>	<b>% su totale</b>	<b>Euro/litro</b>	<b>% su totale</b>
Internazionale	<b>Prezzo ind.le</b>	Cambio	+0,050	19,46%	+0,028	13,46%	+0,011	6,10%
Internazionale		Quotazioni	+0,007	2,72%	-0,016	-7,69%	-0,027	-14,98%
Nazionale		Ricavo ind.le	+0,002	0,78%	-0,008	-3,85%	-0,013	-7,21%
Nazionale		Iva ①	+0,012	4,66%	+0,001	0,39%	-0,006	-3,33%
		<b>Subtotale</b>	<b>+0,071</b>	<b>27,62%</b>	<b>+0,005</b>	<b>2,31%</b>	<b>-0,035</b>	<b>-19,42%</b>
Nazionale	<b>Imposte</b>	Accisa	+0,147	57,20%	+0,158	75,96%	+0,160	88,90%
Nazionale		Addizionali reg.li	=0,000	0,00%	=0,000	0,00%	=0,000	0,00%
Nazionale		Iva netta ②	+0,039	15,19%	+0,045	21,73%	+0,055	30,52%
		<b>Subtotale</b>	<b>+0,186</b>	<b>72,38%</b>	<b>+0,203</b>	<b>97,69%</b>	<b>+0,215</b>	<b>119,42%</b>
		<b>TOTALE</b>	<b>+0,257</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,208</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,180</b>	<b>100,00%</b>

① Computata con l'aliquota media del 2011 anche nel triennio 2012-2014; si tratta dell'IVA «trascinata» dalle variazioni in ± del prezzo industriale

② Si tratta di tutta l'IVA gravante sul prezzo alle aliquote correnti residuale dopo lo scomputo dell'IVA sul prezzo industriale [si veda ①]

Le sommarie osservazioni che si traggono dai dati sono quelle in appresso esposte:

- ✓ per il prodotto **benzina**, le variazioni della macrocomponente del prezzo industriale hanno contribuito in misura progressivamente decrescente all'aumento del prezzo al consumo rispetto alla media annuale del 2011, passando dal 29 % e 0,069 euro/litro su complessivi 0,231 di aumento del prezzo del 2012 al 9 % e 0,018 euro/litro su complessivi 0,191 del 2013, fino a contribuire, nel 2014, a smorzare l'effetto dell'aumento del prezzo [da 0,186 a 0,178 euro/litro] con una diminuzione di 0,008 euro/litro; all'interno della macrocomponente del prezzo industriale il fattore cambio ha sempre influito, ancorché in misura decrescente [da 0,047 a 0,011 euro/litro, in percentuale dal 20 al 6 % delle variazioni totali del prezzo], in direzione di valori incrementali sulla quotazione dei prodotti lavorati sul mercato nazionale, mentre le vere e proprie quotazioni in valuta dollaro hanno fatto segnalare un contributo modesto e progressivamente tendente a zero [da 0,024 a 0,003 euro/litro e dal 10 al 2 % delle variazioni totali del prezzo al consumo sul 2011]; il ricavo industriale, o margine del sistema distributivo, segnala, invece, sempre variazioni di segno negativo [da -0,014 a -0,021 euro/litro], con ciò contribuendo ad attutire gli effetti sul prezzo al consumo degli altri fattori; l'effetto «*trascinamento dell'IVA*» ha marcato valori differenziali da +0,012 a -0,001 euro/litro, valori modesti che tuttavia sono stati scomputati dalla macrocomponente delle imposte ed assegnate a quella del prezzo industriale, come più sopra premesso;
- ✓ sempre in riferimento alla **benzina**, le variazioni della macrocomponente delle imposte hanno contribuito in misura progressivamente crescente all'aumento del prezzo al consumo rispetto alla media annuale del 2011, passando dal 70 % e 0,162 euro/litro su complessivi 0,231 di aumento del prezzo del 2012 al 91 % e 0,173 euro/litro su complessivi 0,191 del 2013, fino a superare nel 2014 il totale dell'aumento del prezzo [0,186 euro/litro su 0,178 euro/litro], eccedenza che è stata colmata dalla diminuzione della macrocomponente del prezzo industriale; all'interno della macrocomponente, il fattore delle accise statale presenta variazioni sul 2011 da +0,119 a +0,132 euro/litro [un peso che vale dal 52 al 74 % dell'intero aumento del prezzo al consumo]; il fattore dell'IVA [da noi computato scorporando l'imposta relativa al prezzo industriale all'aliquota media di partenza del 2011] presenta variazioni da +0,035 a +0,051 euro/litro, con un peso che va dal 15 al 29 % sulle variazioni complessive in aumento del prezzo finale; un modesto impatto [dal 3 al 2 % della variazione totale di prezzo] è rappresentato dal fattore delle addizionali regionali di accisa, che dal 2012

**è andato diminuendo sia a ragione della cancellazione del balzello da parte di alcune regioni, sia a ragione della diminuzione della sua entità in singole regioni, rispetto al picco registrato nel 2012;**

- ✓ **per il prodotto gasolio, le variazioni della macrocomponente del prezzo industriale hanno contribuito in misura progressivamente decrescente all'aumento del prezzo al consumo rispetto alla media annuale del 2011, passando dal 28 % e 0,071 euro/litro su complessivi 0,257 di aumento del prezzo del 2012 al 2 % e 0,005 euro/litro su complessivi 0,208 del 2013, fino a contribuire, nel 2014, a smorzare l'effetto dell'aumento del prezzo [da 0,215 a 0,180 euro/litro] con una diminuzione di 0,035 euro/litro; all'interno della macrocomponente del prezzo industriale il fattore cambio ha sempre influito, ancorché in misura decrescente [da 0,050 a 0,011 euro/litro, in percentuale dal 19 al 6 % delle variazioni totali del prezzo], in direzione di valori incrementali sulla quotazione dei prodotti lavorati sul mercato nazionale, mentre le vere e proprie quotazioni in valuta dollaro hanno fatto segnalare un contributo modesto e progressivamente calante [da +0,007 a -0,027 euro/litro]; il ricavo industriale, o margine del sistema distributivo, segnala, invece, variazioni quasi stabili o di segno negativo [da +0,002 a -0,013 euro/litro], con ciò contribuendo ad attutire gli effetti sul prezzo al consumo degli altri fattori; l'effetto «*trascinamento dell'IVA*» ha marcato valori differenziali da +0,012 a -0,006 euro/litro, anche in questo caso valori modesti che tuttavia sono stati scomputati dalla macrocomponente delle imposte;**
- ✓ **sempre in riferimento al prodotto gasolio, le variazioni della macrocomponente delle imposte hanno contribuito in misura progressivamente crescente all'aumento del prezzo al consumo rispetto alla media annuale del 2011, passando dal 72 % e 0,186 euro/litro su complessivi 0,257 di aumento del prezzo del 2012 al 98 % e 0,203 euro/litro su complessivi 0,208 del 2013, fino a superare nel 2014 il totale dell'aumento del prezzo [0,215 euro/litro su 0,180 euro/litro], eccedenza che è stata colmata dalla diminuzione della macrocomponente del prezzo industriale; all'interno della macrocomponente, il fattore delle accise statale presenta variazioni sul 2011 da +0,147 a +0,160 euro/litro [un peso che vale dal 57 all'89 % dell'intero aumento del prezzo al consumo]; il fattore dell'IVA [da noi computato scorporando l'imposta relativa al prezzo industriale all'aliquota media di partenza del 2011] presenta variazioni da +0,039 a +0,055 euro/litro, con un peso che va dal 15 al 31 % sulle variazioni complessive in aumento del prezzo finale; non esistono per questo prodotto addizionali regionali di accisa.**

Grafico 13 – Contributo dei macrofattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina

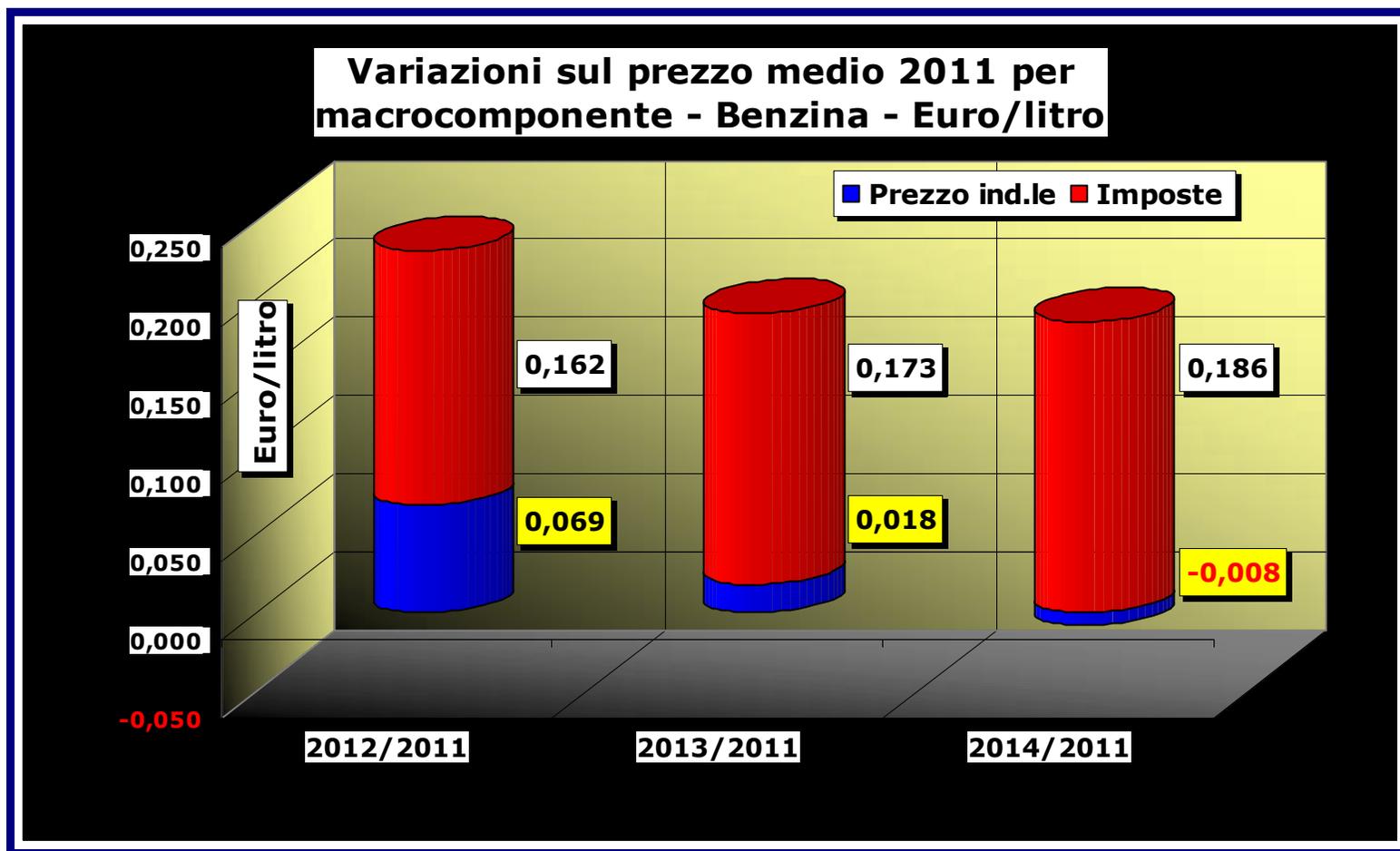
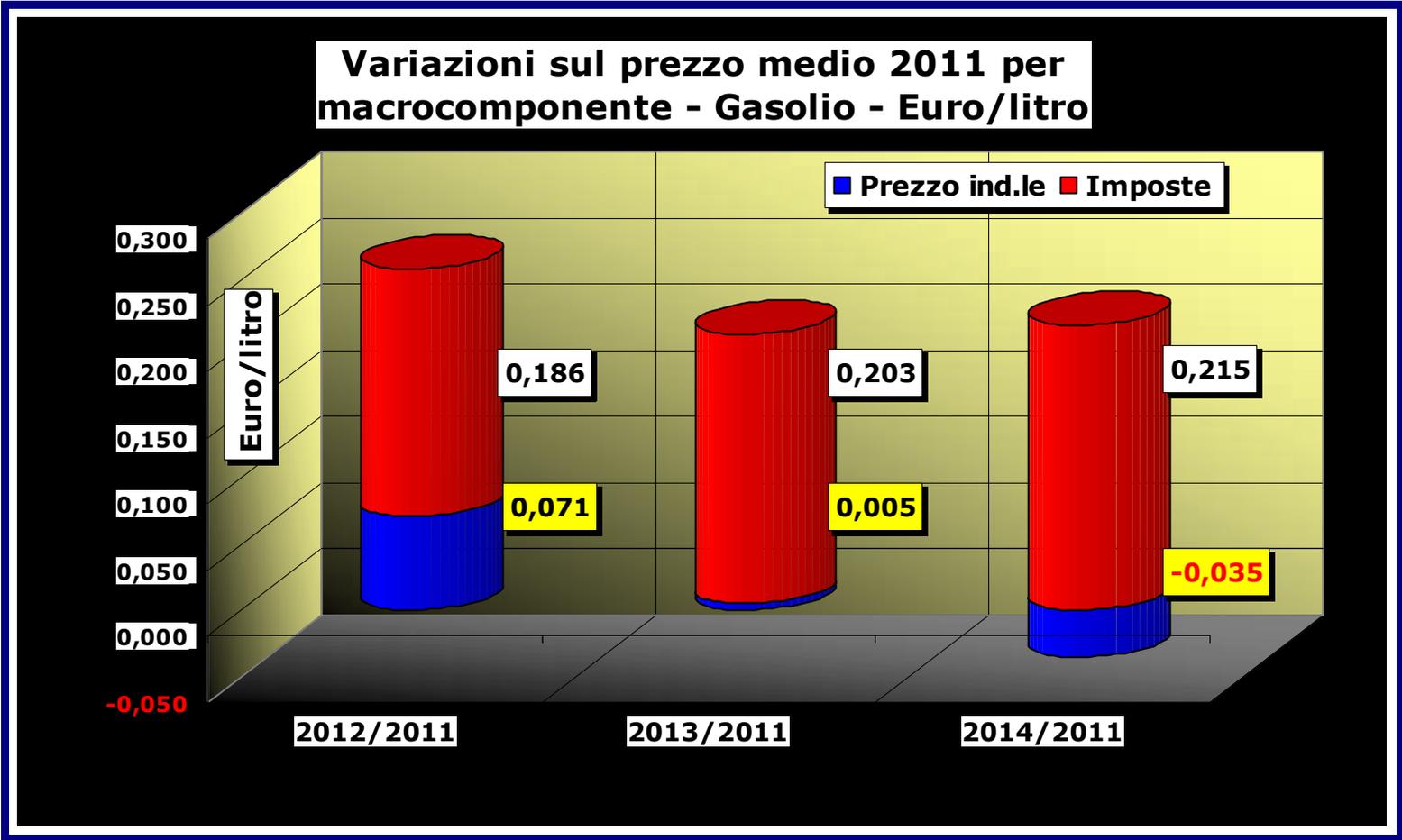
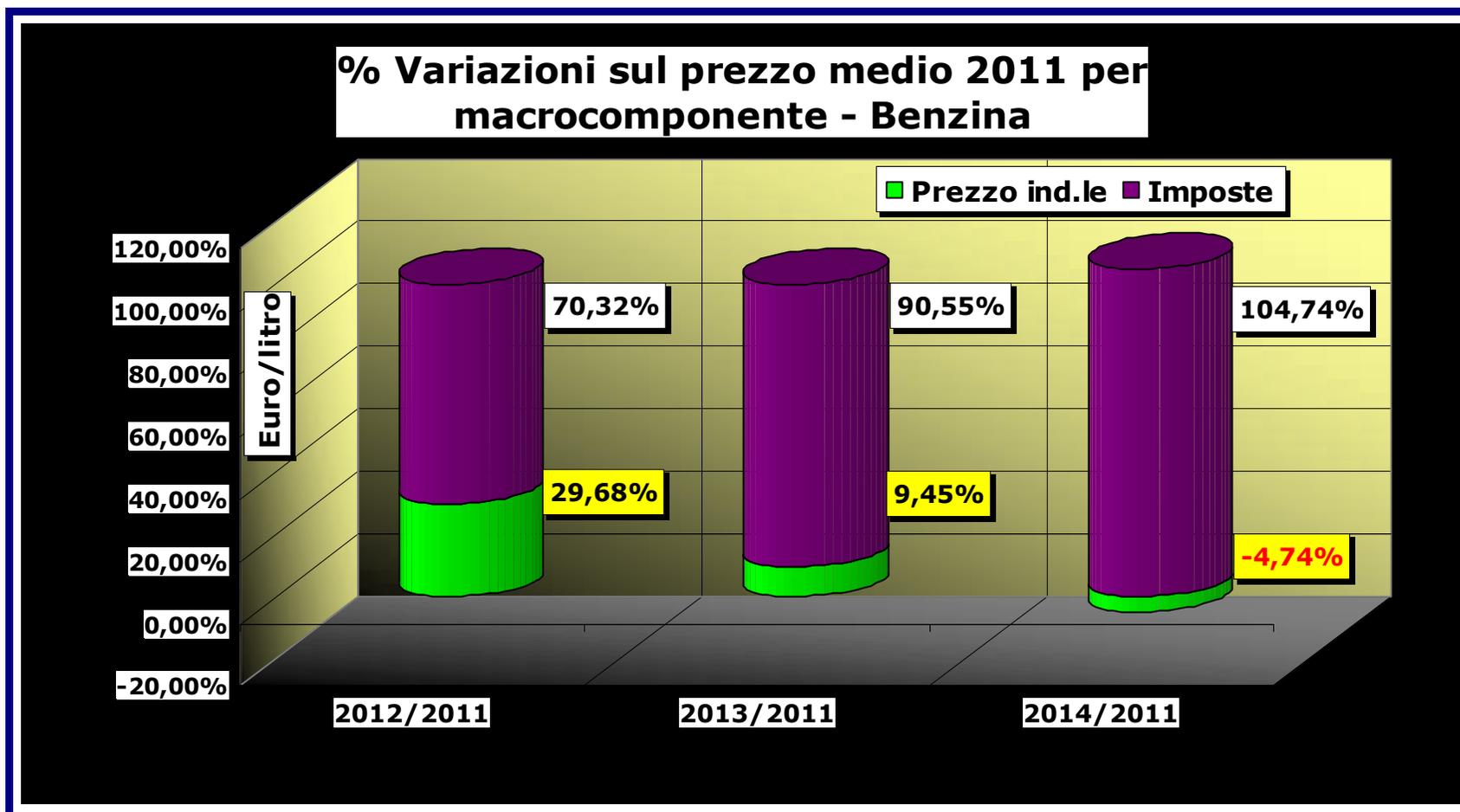


Grafico 14 – Contributo dei macrofattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio

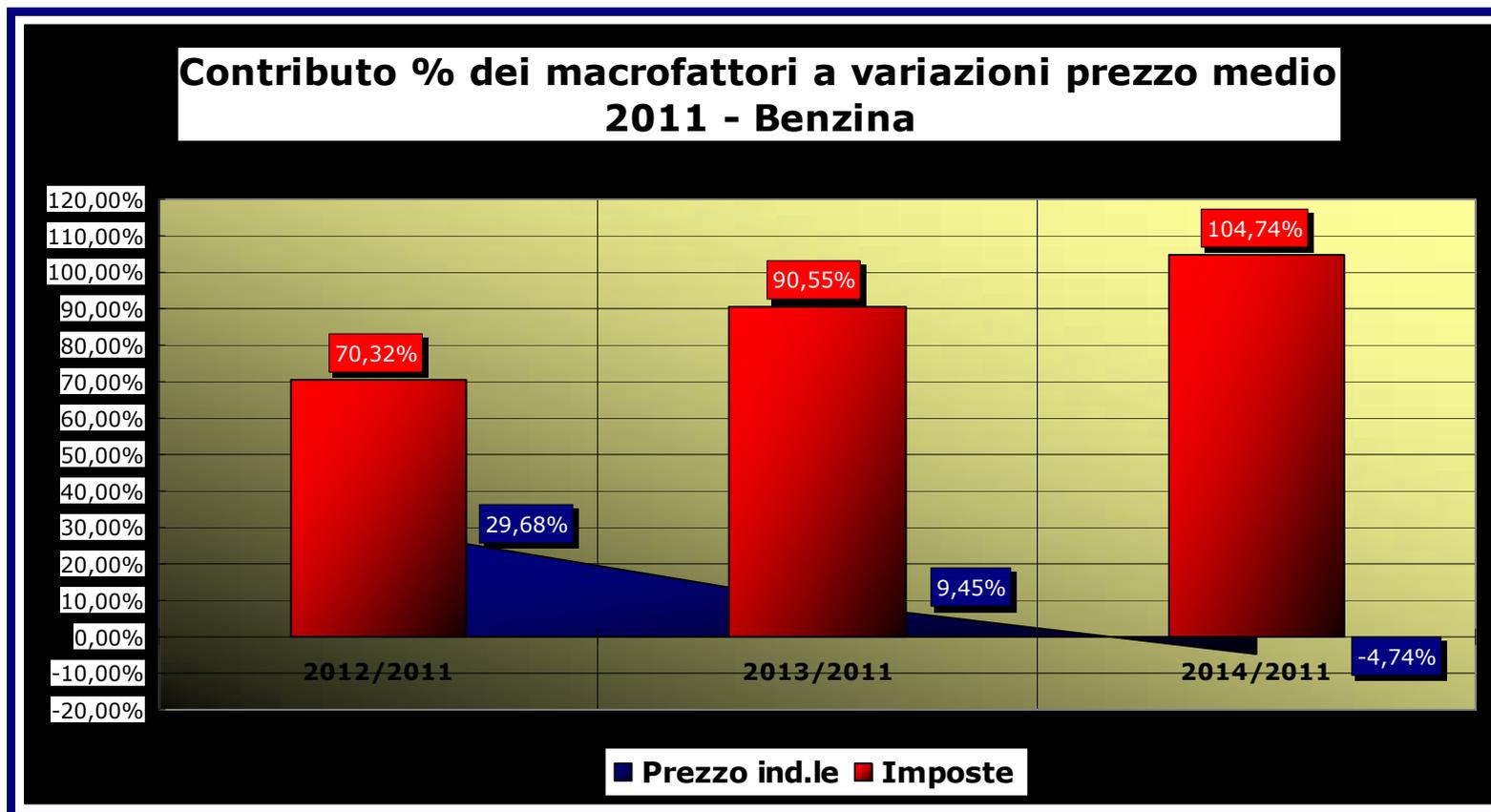


**Grafico 15.a – Contributo % dei macrofattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina**



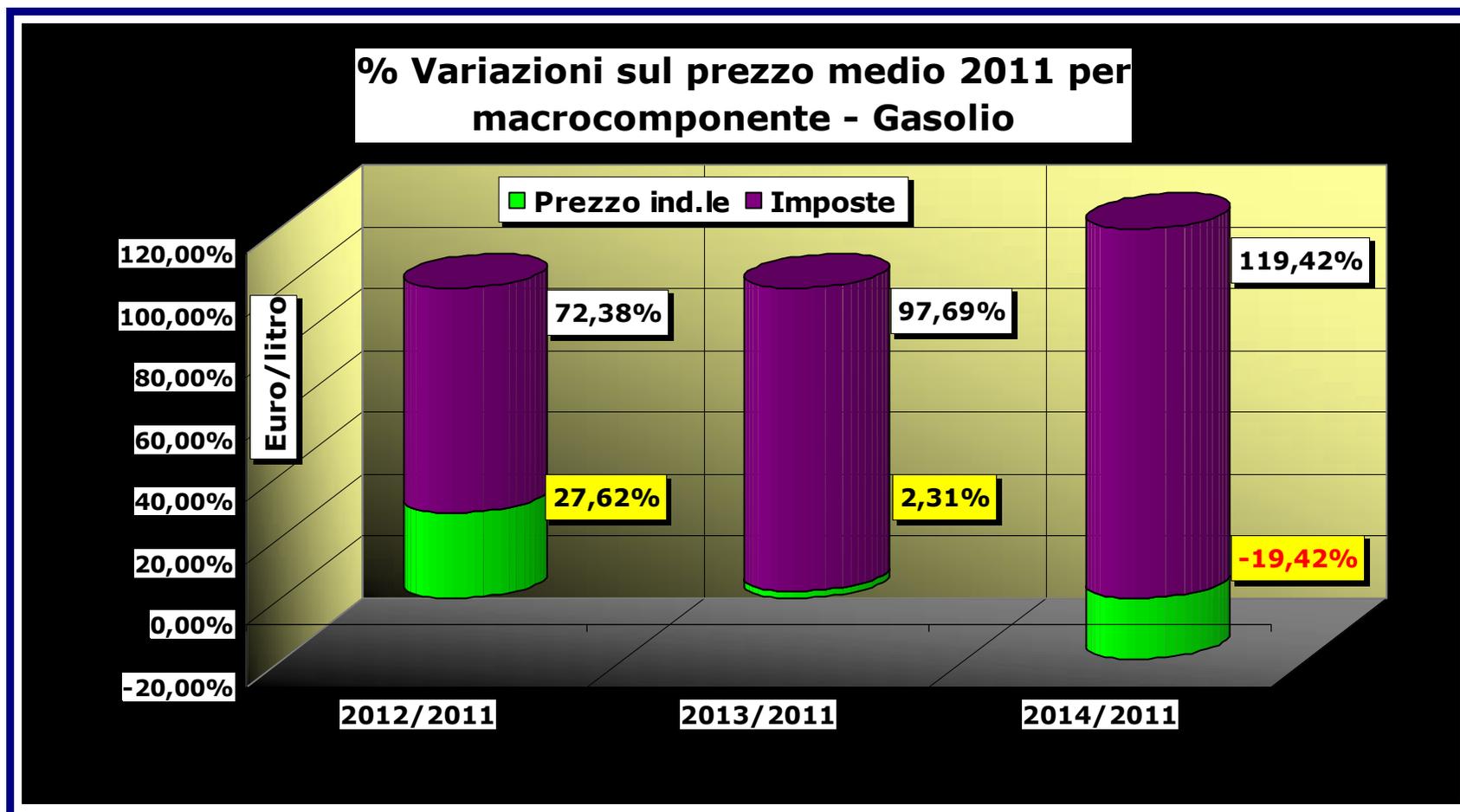
① La scala percentuale estesa sopra il limite massimo evidenzia il valore eccedentale del macrofattore imposte quando questo è superiore all'intero ammontare della differenza di prezzo sul 2011, estesa sotto il valore minimo esprime la quota con cui il macrofattore prezzo industriale compensa l'eccedenza del macrofattore imposte nel caso sia maggiore del 100 %.

**Grafico 15.b – Contributo % dei macrofattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina**



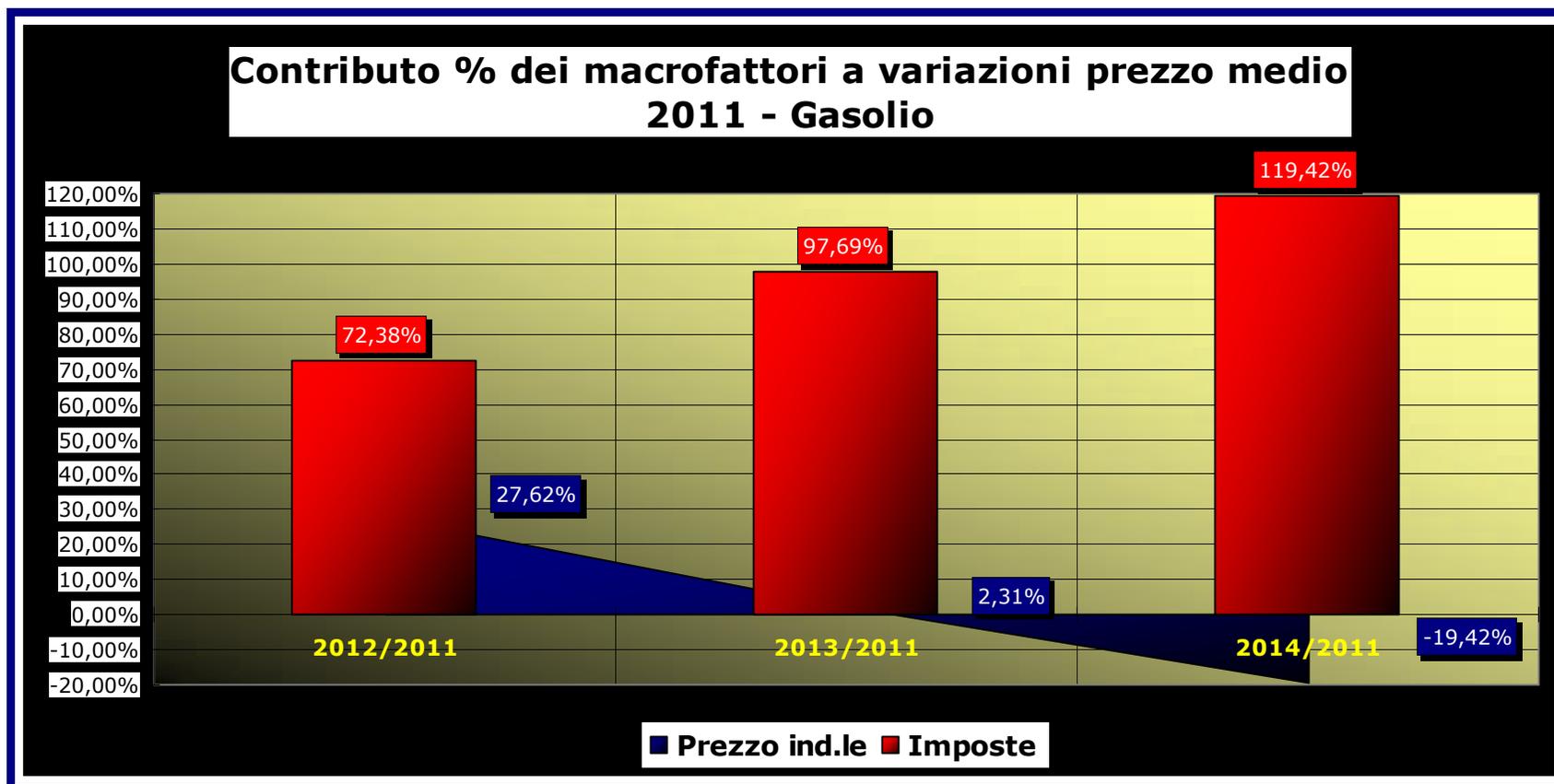
① Anche in questa rappresentazione grafica la scala percentuale estesa sopra il limite massimo evidenzia il valore eccedente del macrofattore imposte quando questo è superiore all'intero ammontare della differenza di prezzo sul 2011, estesa sotto il valore minimo esprime la quota con cui il macrofattore prezzo industriale compensa l'eccedenza del macrofattore imposte nel caso sia maggiore del 100 %.

**Grafico 16.a – Contributo % dei macrofattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio**



① La scala percentuale estesa sopra il limite massimo evidenzia il valore eccedentale del macrofattore imposte quando questo è superiore all'intero ammontare della differenza di prezzo sul 2011, estesa sotto il valore minimo esprime la quota con cui il macrofattore prezzo industriale compensa l'eccedenza del macrofattore imposte nel caso sia maggiore del 100 %.

**Grafico 16.b – Contributo % dei macrofattori alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio**



① Anche in questa rappresentazione grafica la scala percentuale estesa sopra il limite massimo evidenzia il valore eccedente del macrofattore imposte quando questo è superiore all'intero ammontare della differenza di prezzo sul 2011, estesa sotto il valore minimo esprime la quota con cui il macrofattore prezzo industriale compensa l'eccedenza del macrofattore imposte nel caso sia maggiore del 100 %.

## 5. FATTORI PER AGGREGAZIONE

La tavola N. 10 di cui al precedente Capitolo 4. può essere **semplificata per fattori di base del prezzo**, ad esempio **considerando da un lato i tre fattori del prezzo industriale – cambio, quotazioni dei prodotti raffinati e ricavo industriale [o margine] – includendovi già l'imposta sul valore aggiunto che essi generano sul prezzo, computata all'aliquota media del 2011, e dall'altro cumulativamente tutti i fattori connessi all'aumento delle imposte, quali l'incremento di accise, le variazioni delle addizionali regionali sulla benzina, nonché l'IVA sulle accise nazionali e sulle addizionali regionali, nonché tutta l'IVA gravante sul prezzo industriale in misura eccedentaria rispetto all'aliquota media vigente nel 2011.**

È così possibile avere una lettura più agevole delle cause delle variazioni intervenute sui prezzi negli anni 2012-2014 rispetto al valore medio del 2011, come evidenziato nella seguente tavola:

**Tavola 11 – Fattori semplificati delle variazioni del prezzo nel triennio 2012-2014 sul 2011 – Euro litro**

Dettaglio fattori	2012 su 2011		2013 su 2011		2014 su 2011	
	Euro/litro	% su totale	Euro/litro	% su totale	Euro/litro	% su totale
<b>BENZINA</b>						
Cambio ①	+0,057	24,47%	+0,031	16,37%	+0,013	7,45%
Quotazioni prodotto ①	+0,029	12,50%	+0,004	1,89%	+0,004	2,03%
Ricavo ind.le ①	-0,017	-7,29%	-0,017	-8,82%	-0,025	-14,23%
Imposte ②	+0,162	70,32%	+0,173	90,55%	+0,186	104,74%
<b>TOTALE</b>	<b>+0,231</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,191</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,178</b>	<b>100,00%</b>
<b>GASOLIO</b>						
Cambio ①	+0,060	23,40%	+0,034	16,19%	+0,013	7,34%
Quotazioni prodotto ①	+0,008	3,28%	-0,019	-9,25%	-0,032	-18,01%
Ricavo ind.le ①	+0,002	0,94%	-0,010	-4,63%	-0,016	-8,67%
Imposte ②	+0,186	72,38%	+0,203	97,69%	+0,215	119,34%
<b>TOTALE</b>	<b>+0,257</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,208</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,180</b>	<b>100,00%</b>

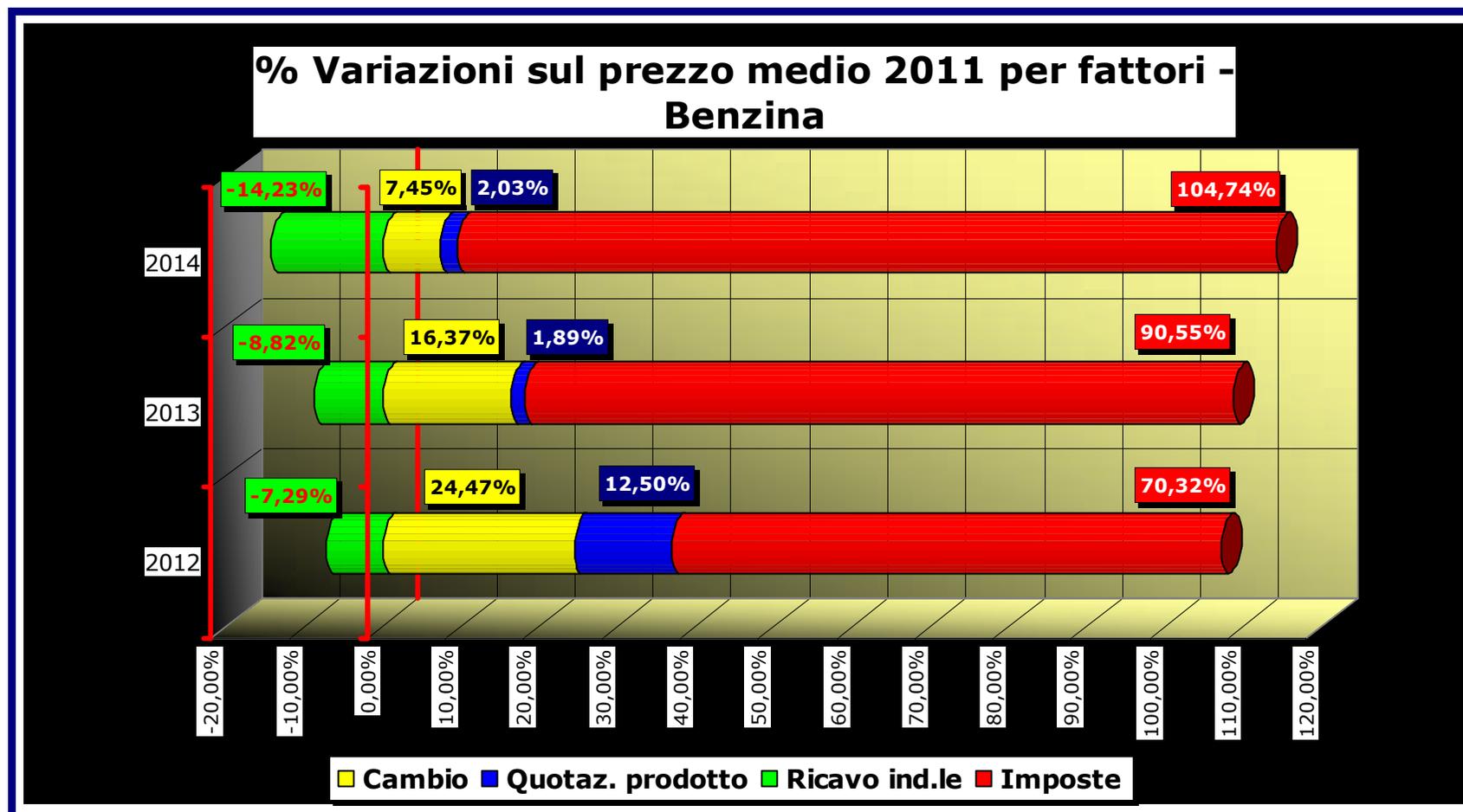
① Importi comprensivi di IVA computata con l'aliquota media del 2011 anche nel triennio 2012-2014

② Importo cumulativo degli incrementi di accisa, delle variazioni delle addizionali regionali [solo benzina], dell'IVA sulle accise e sulle addizionali, nonché dell'intera IVA gravante sul prezzo decurtata dell'IVA su cambio, quotazioni prodotto e ricavo industriale [si veda ①]

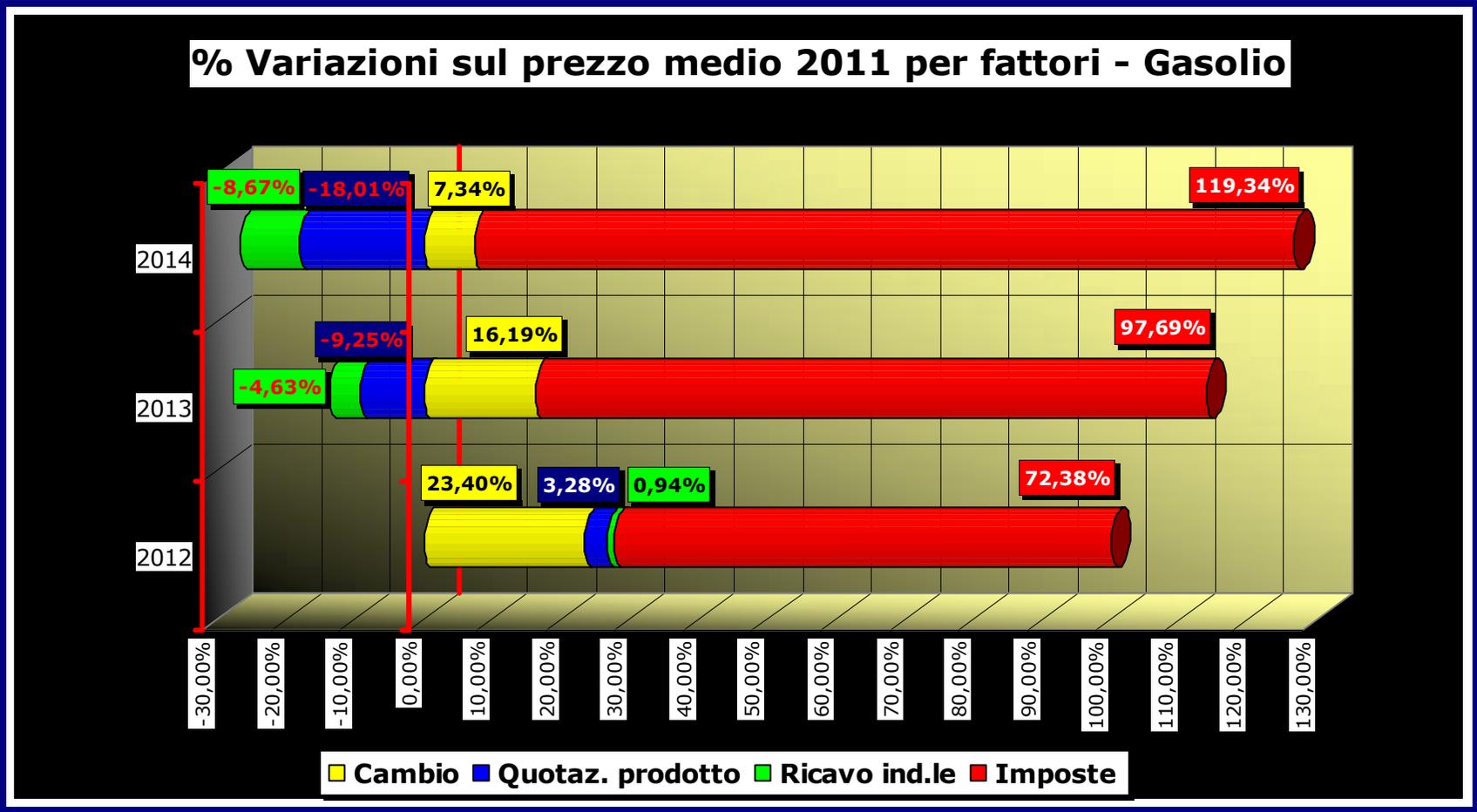
Anche con una lettura «*semplificata*» dei dati, rimangono inalterate le evidenze sintetiche che:

- ✓ le **imposte nette** [cioè quelle derivanti dagli interventi fiscali dei Governi] **hanno avuto un peso sull'incremento del prezzo al consumo rispetto al 2011 che va dal 70 al 72 %, a seconda dei prodotti, nel 2012, dal 91 al 98 % nel 2013 e nel 2014 hanno persino superato l'effettivo aumento del prezzo, che è stato calmierato dalla riduzione del peso delle dinamiche delle quotazioni internazionali, del cambio e del ricavo industriale;**
- ✓ le **quotazioni internazionali dei prodotti, tranne che nel 2012** [con un peso sugli aumenti di prezzo non superiore al 12 % per la benzina ed al 3 % per il gasolio], **hanno registrato limitate variazioni in aumento e persino variazioni in diminuzione** [come nel caso del gasolio consecutivamente nel 2013 e nel 2014];
- ✓ il **fattore del cambio ha inciso in maniera più rilevante nel 2012** [con un peso sulle variazioni del prezzo al consumo attorno al 23-24 %] **per poi attenuare la sua influenza** [nel 2014 vale circa un 7 %] **rispetto alla quotazione in euro dei prodotti finiti che viene fissata in dollari;**
- ✓ il **ricavo industriale è stato costantemente in diminuzione** [unica eccezione nel 2012 per il gasolio] **e la sua incidenza sulle variazioni del prezzo al consumo è stata tale da attenuare, sia pure del tutto marginalmente, l'effetto dell'incremento delle imposte.**

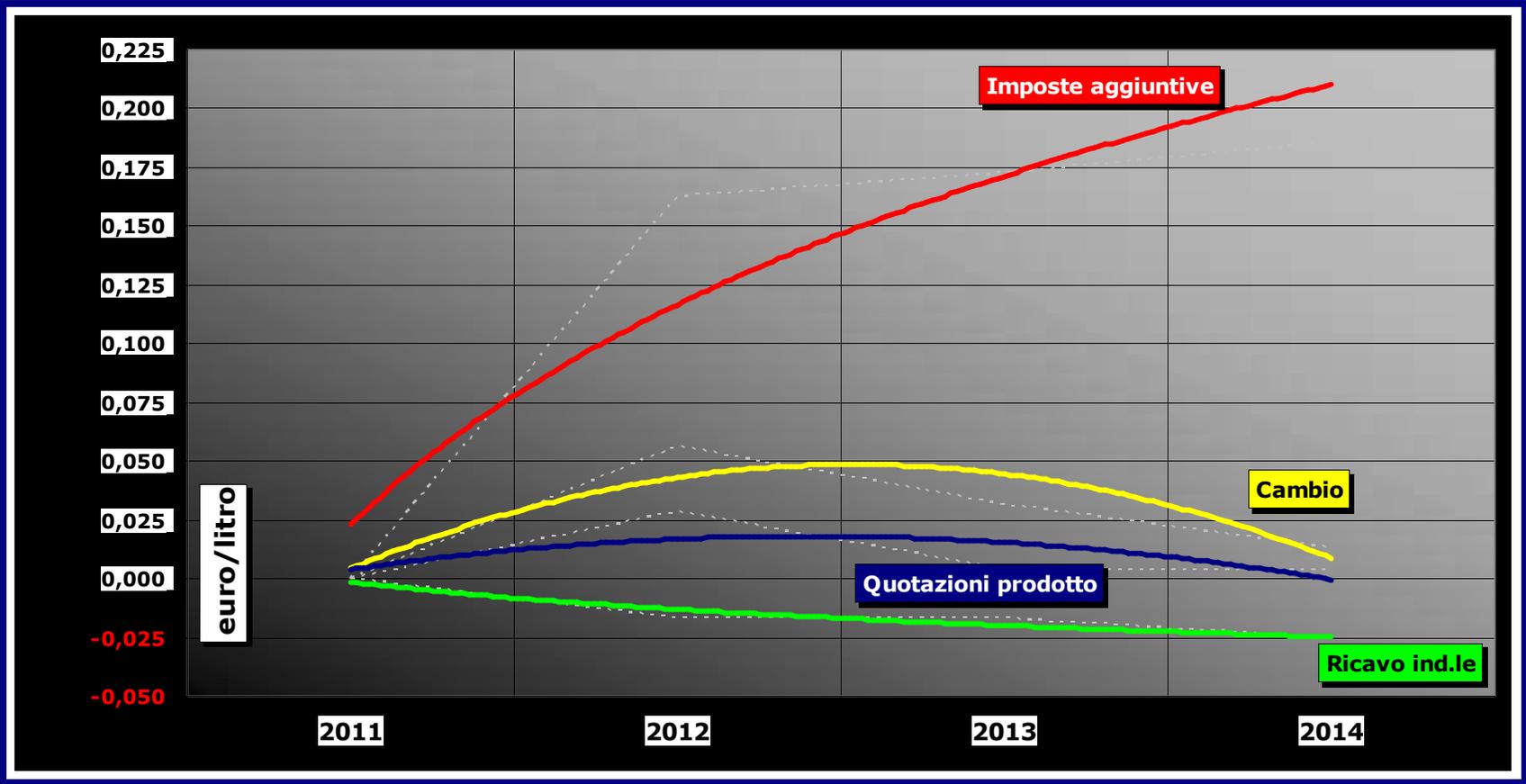
**Grafico 17 – Contributo % dei fattori semplificati alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina**



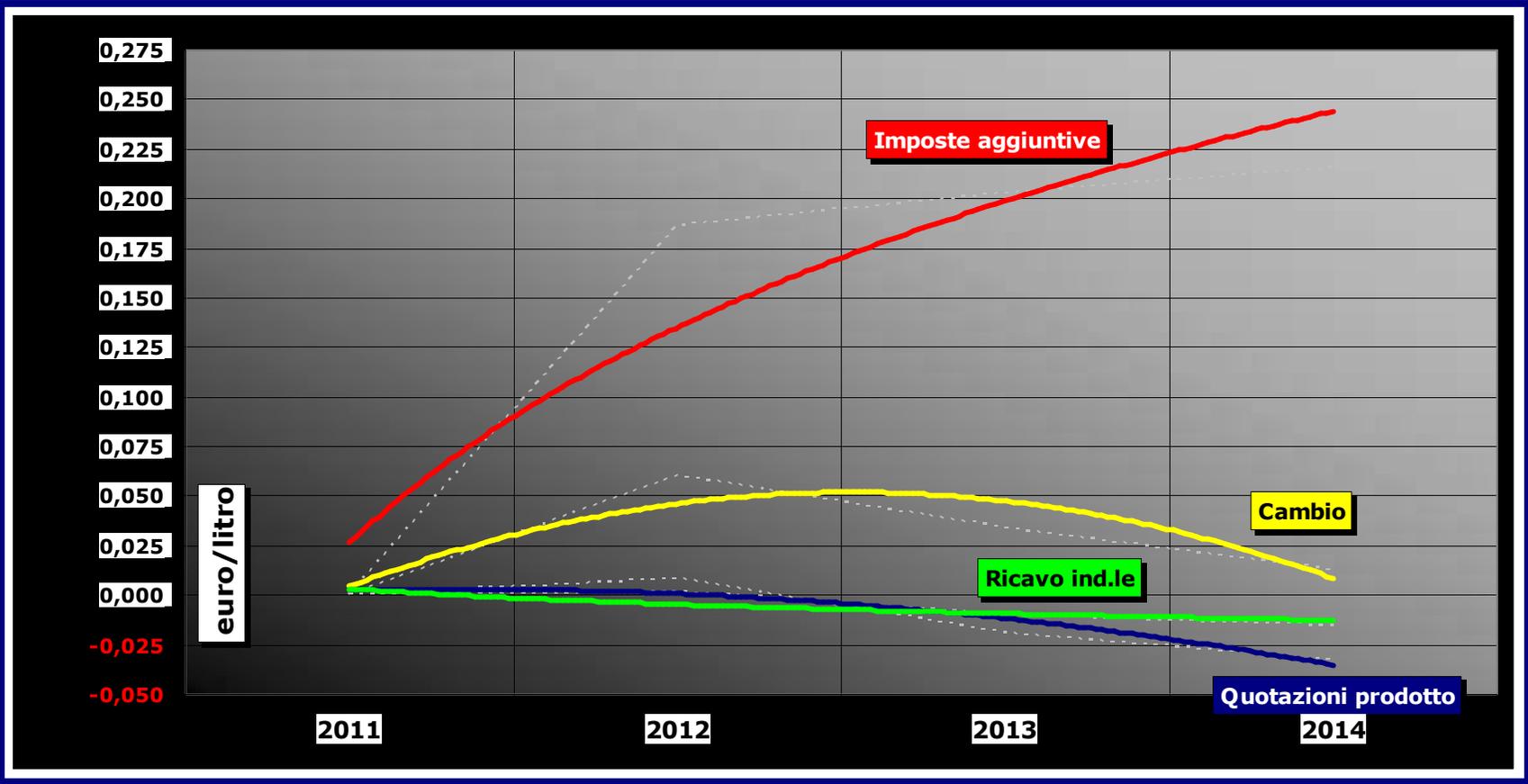
**Grafico 18 – Contributo % dei fattori semplificati alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio**



**Grafico 19 – Dinamica dei fattori semplificati alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina – Euro/litro**



**Grafico 20 – Dinamica dei fattori semplificati alle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio – Euro/litro**



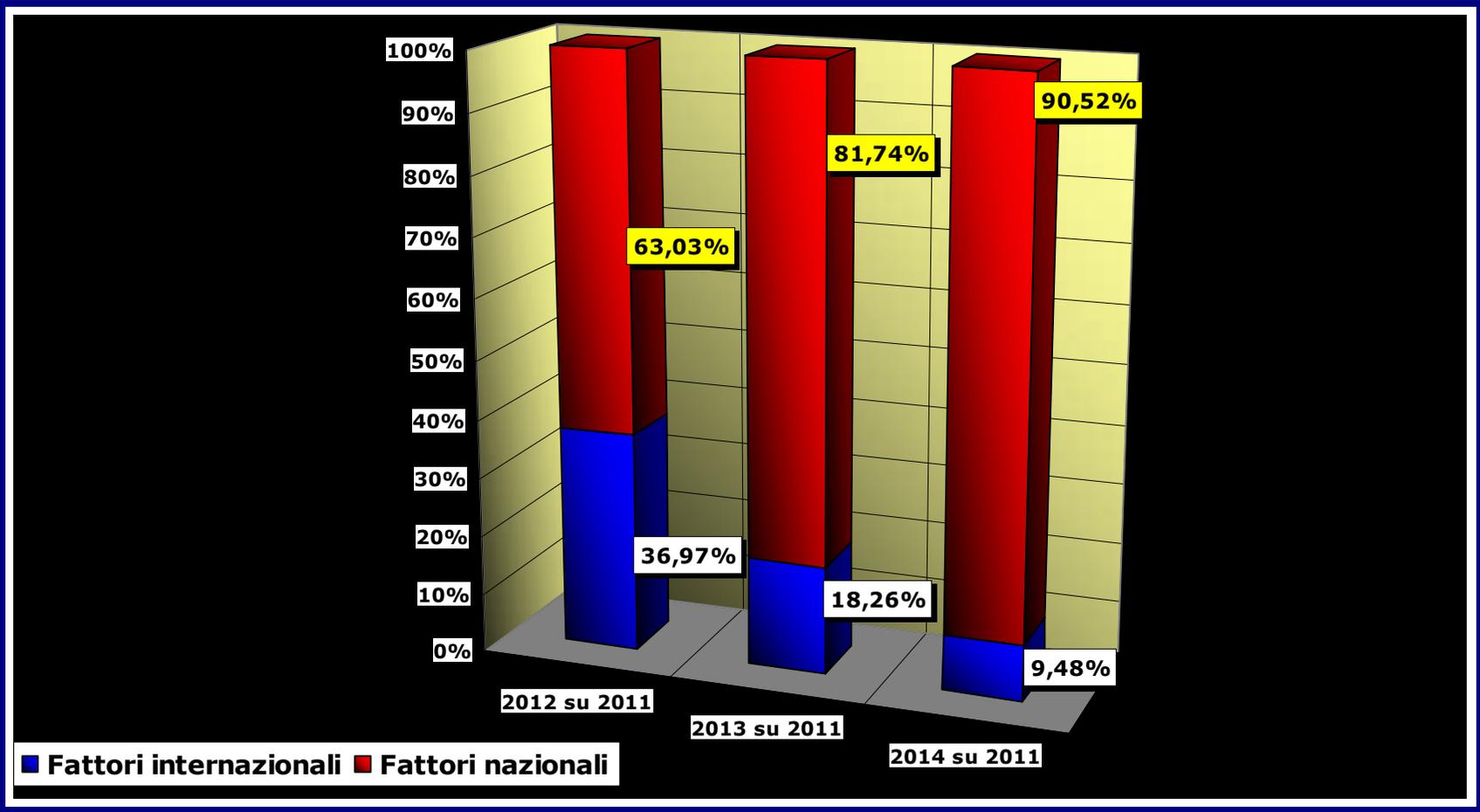
Infine, riconducendo l'analisi dei fattori al loro **contesto di origine**, ossia **distinguendo tra fattori internazionali che incidono sul prezzo al consumo e fattori nazionali**, si evince con chiarezza che **i fattori interni sono stati assolutamente preponderanti sull'evoluzione del prezzo** stesso:

- ✓ **cambio e quotazioni internazionali dei prodotti hanno influito sull'aumento del prezzo della benzina rispetto alla media del 2011 nella misura del 37 % nel 2012, del 18 % nel 2013 e del 9 % nel 2014, percentuali che diventano per il gasolio il 27 % nel 2012, il 7 % nel 2013, mentre nel 2014 hanno influito a calmierare il prezzo al consumo;**
- ✓ **con un ricavo industriale sostanzialmente decrementale, il fattore nazionale delle imposte è l'unico che ha influito sull'andamento dei prezzi, sul cui aumento ha pesato dal 63 al 91 % per la benzina e dal 73 al 100 % per il gasolio.**

**Tavola 11 – Fattori per origine delle variazioni del prezzo nel triennio 2012-2014 sul 2011 – Euro litro**

Dettaglio fattori	2012 su 2011		2013 su 2011		2014 su 2011	
	Euro/litro	% su totale	Euro/litro	% su totale	Euro/litro	% su totale
<b>BENZINA</b>						
Internazionali	+0,085	36,97%	+0,035	18,26%	+0,017	9,48%
Nazionali	+0,146	63,03%	+0,156	81,74%	+0,161	90,52%
<b>TOTALE</b>	<b>+0,231</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,191</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,178</b>	<b>100,00%</b>
<b>GASOLIO</b>						
Internazionali	+0,069	26,68%	+0,014	6,94%	-0,019	-10,67%
Nazionali	+0,188	73,32%	+0,194	93,06%	+0,200	110,67%
<b>TOTALE</b>	<b>+0,257</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,208</b>	<b>100,00%</b>	<b>+0,180</b>	<b>100,00%</b>

**Grafico 21 – Contributo % dei fattori per origine sulle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Benzina**



**Grafico 22 – Contributo % dei fattori per origine sulle variazioni del prezzo negli anni 2012-2014 sul 2011 – Gasolio**

