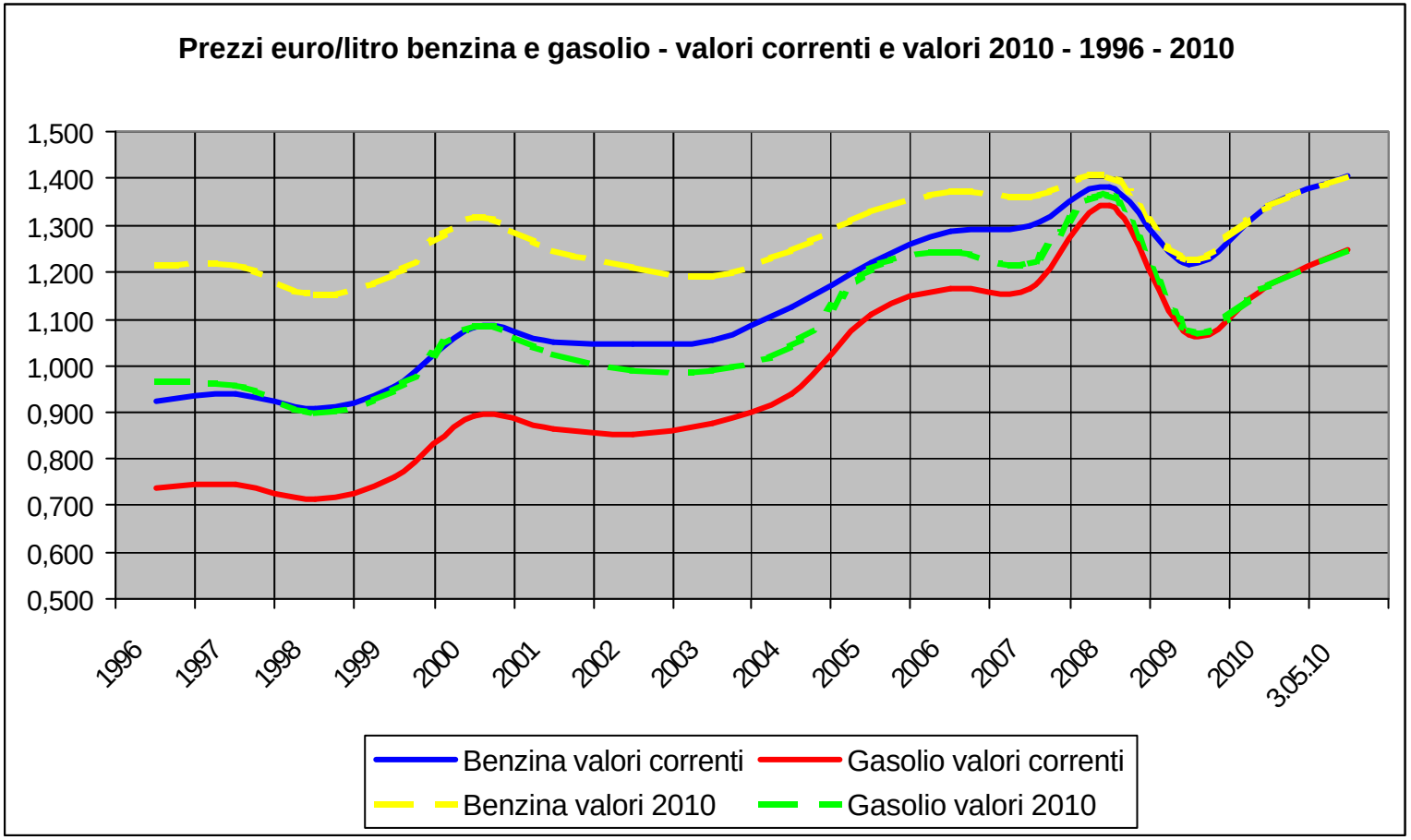
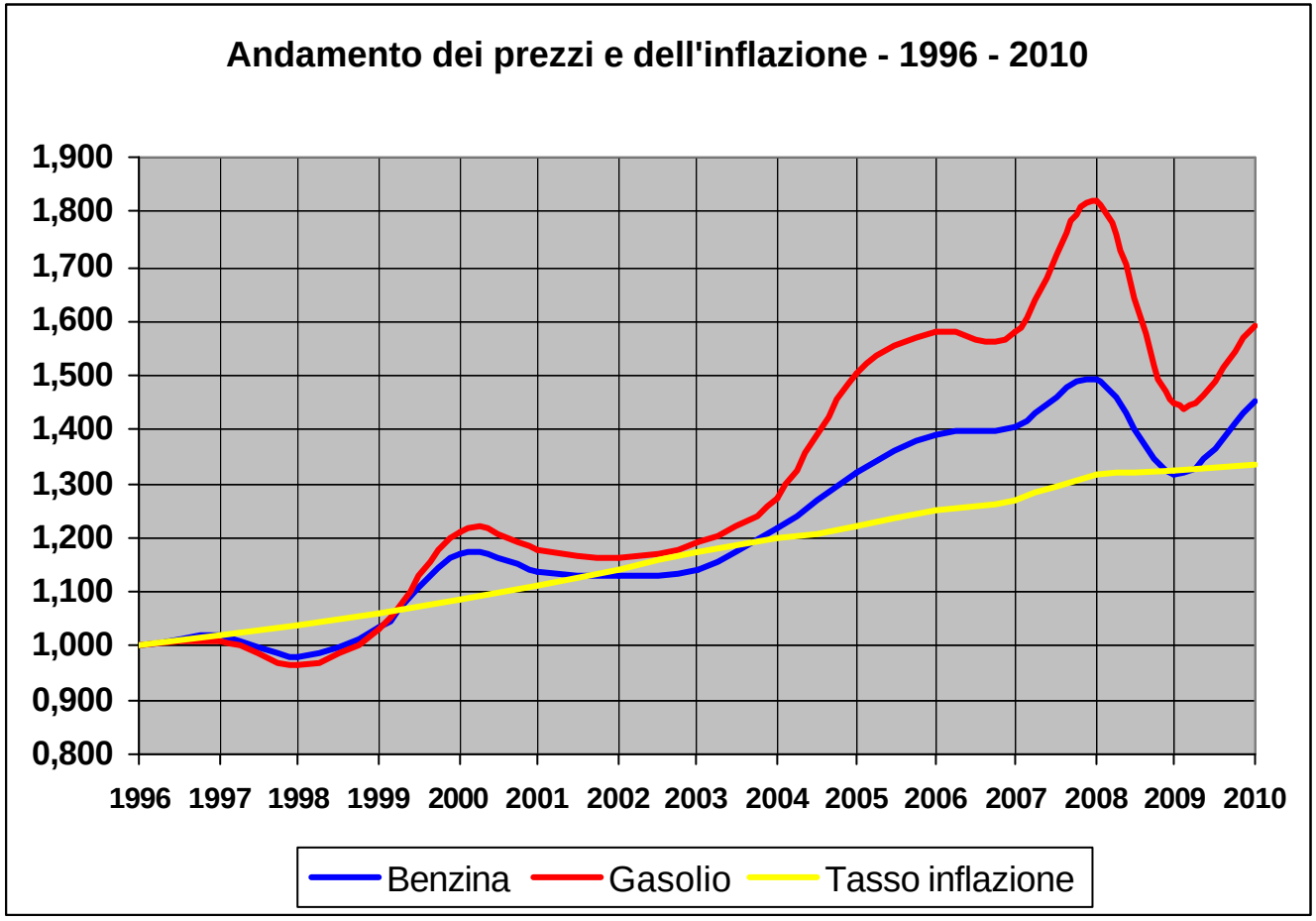
Prezzi benzina e gasolio 1996-2010



Prezzi carburanti ed inflazione 1996-2010



Il peso dei carburanti sul Paniere 2010

Benzina	1,6391%
Altri carburanti	1,4433%
Incidenza sul paniere totale	**3,0824%**
Benzina	11,4797%
Altri carburanti	310,1084%
Incidenza sulla voce trasporti	**21,5881%**
Incidenza voce trasporti su paniere totale	**14,2782%**

Quanti prezzi – Tanti prezzi
Il prezzo "*ufficiale*"

Il prezzo "*ufficiale*" medio nazionale è rilevato ogni lunedì dal Ministero dello sviluppo produttivo e pubblicato con cadenza settimanale sul suo sito, e contribuisce alla rilevazione dei prezzi che la Commissione Europea effettua ogni settimana in tutti i ventisette Paesi Membri dell'Unione Europea. Questo prezzo corrisponde, per la rappresentatività del campione interessato alla rilevazione, a quello effettivamente praticato nella rete distributiva nazionale, ma ha il limite di essere il dato di un solo giorno (il lunedì): consente, cioè, un'analisi discontinua solo sulle variazioni intervenute tra il giorno finale della rilevazione precedente ed il giorno finale della rilevazione corrente.

Quanti prezzi – Tanti prezzi
Il prezzo "*nominale*"

Per ovviare a tale limite e per poter sviluppare l'analisi di come le variazioni internazionali vengono trasferite sul prezzo nazionale con cadenza giornaliera, l'*Osservatorio settimanale* si avvale di quello che è considerato il prezzo di riferimento medio nazionale (in qualche modo l'ex listino) delle aziende petrolifere per gli impianti "*serviti*": un prezzo nominale che – proprio perché al lordo delle variabili commerciali e territoriali – è sempre più alto di alcuni centesimi di quello effettivamente praticato e rilevato dal Ministero (ad esempio, sul dato settimanale, di circa 0,030-0,031 euro/litro) e, pertanto, costituisce un dato più severo (quindi, più "*favorevole*" per il consumatore) su cui esercitare il controllo del trasferimento giornaliero delle variazioni internazionali.

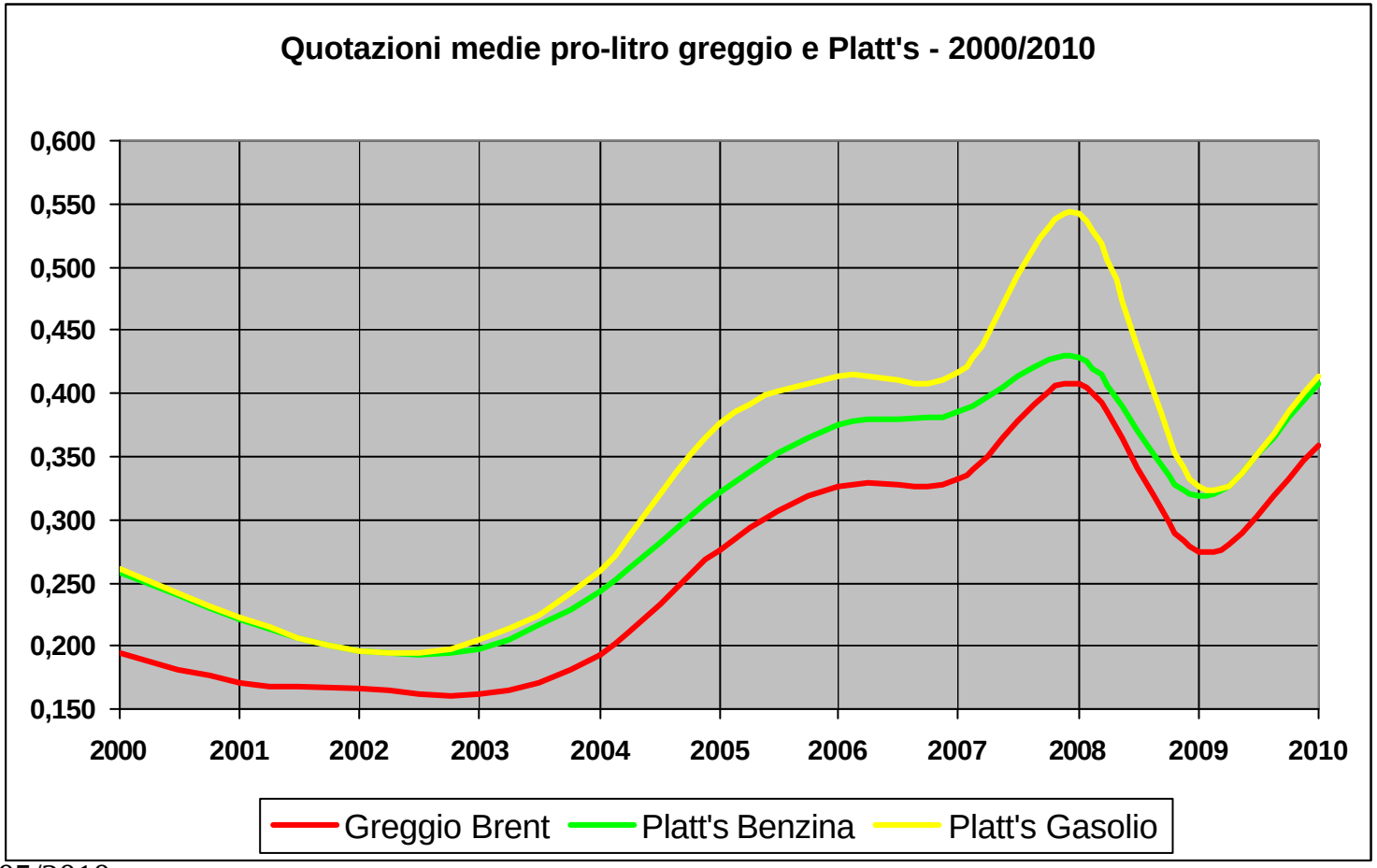
Quanti prezzi – Tanti prezzi
Il prezzo “*convenience*”

Ed oltre al prezzo medio rilevato dal Ministero, sulla rete distributiva – con grandissima capillarità e diffusione sul territorio nazionale – sono facilmente reperibili per il consumatore che voglia cercarli, prezzi – sia nella più ampia rete di marchio che presso gli operatori indipendenti - che offrono sconti rilevanti nell’ordine anche di più di 5/6 eurocent/litro rispetto al prezzo nominale, offrendo l’opportunità all’automobilista italiano di usufrure di prezzi nettamente in linea con quelli di altri Paesi europei similari ed addirittura più convenienti .

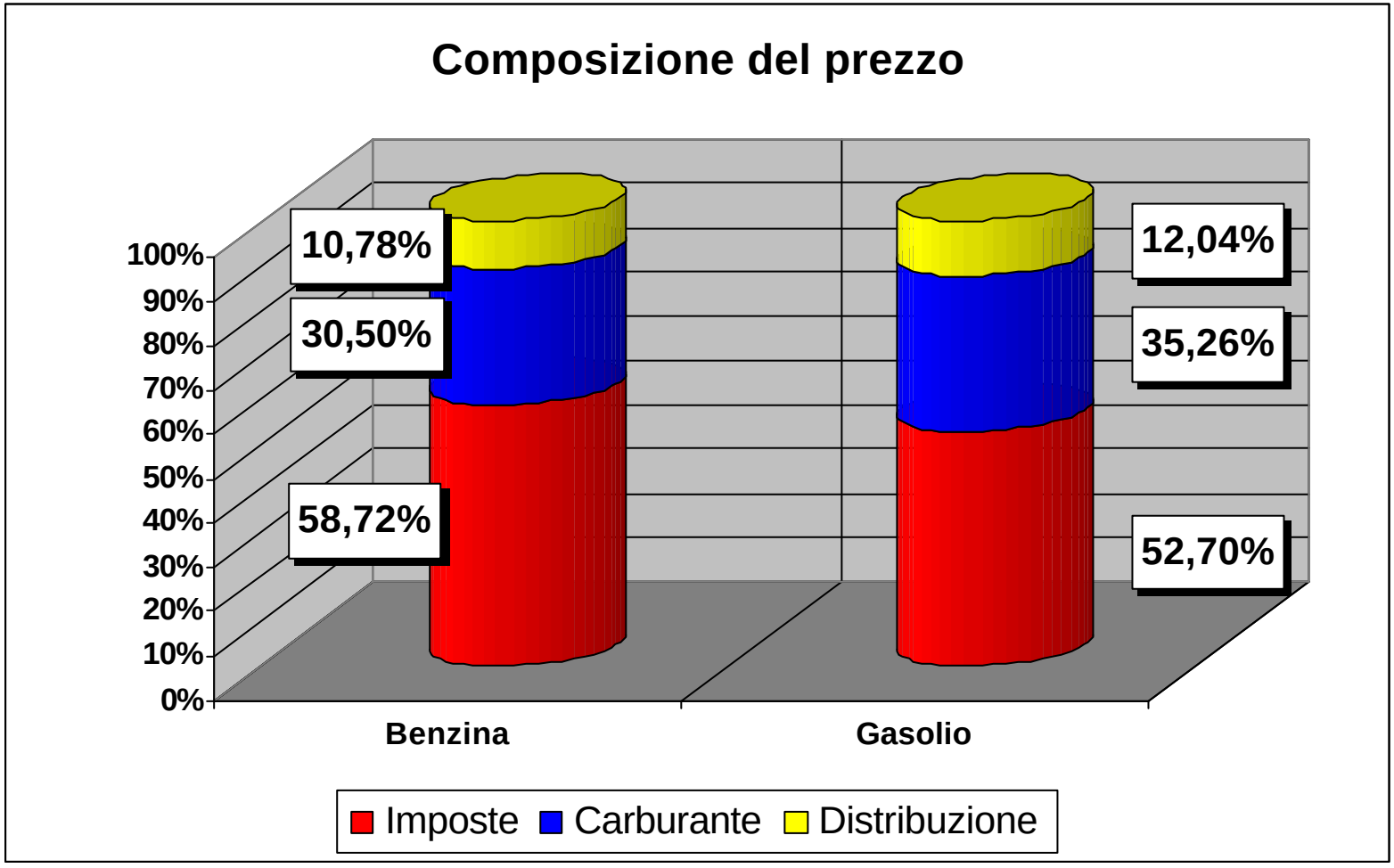
Quanti prezzi – Tanti prezzi

	Benzina	Gasolio
Prezzo medio rilevato dal Ministero 3/5	**1,405**	**1,248**
Prezzo medio nominale settimanale “*servito*”	**1,435**	**1,279**
Prezzo scontato mediamente reperibile	**1,375**	**1,219**

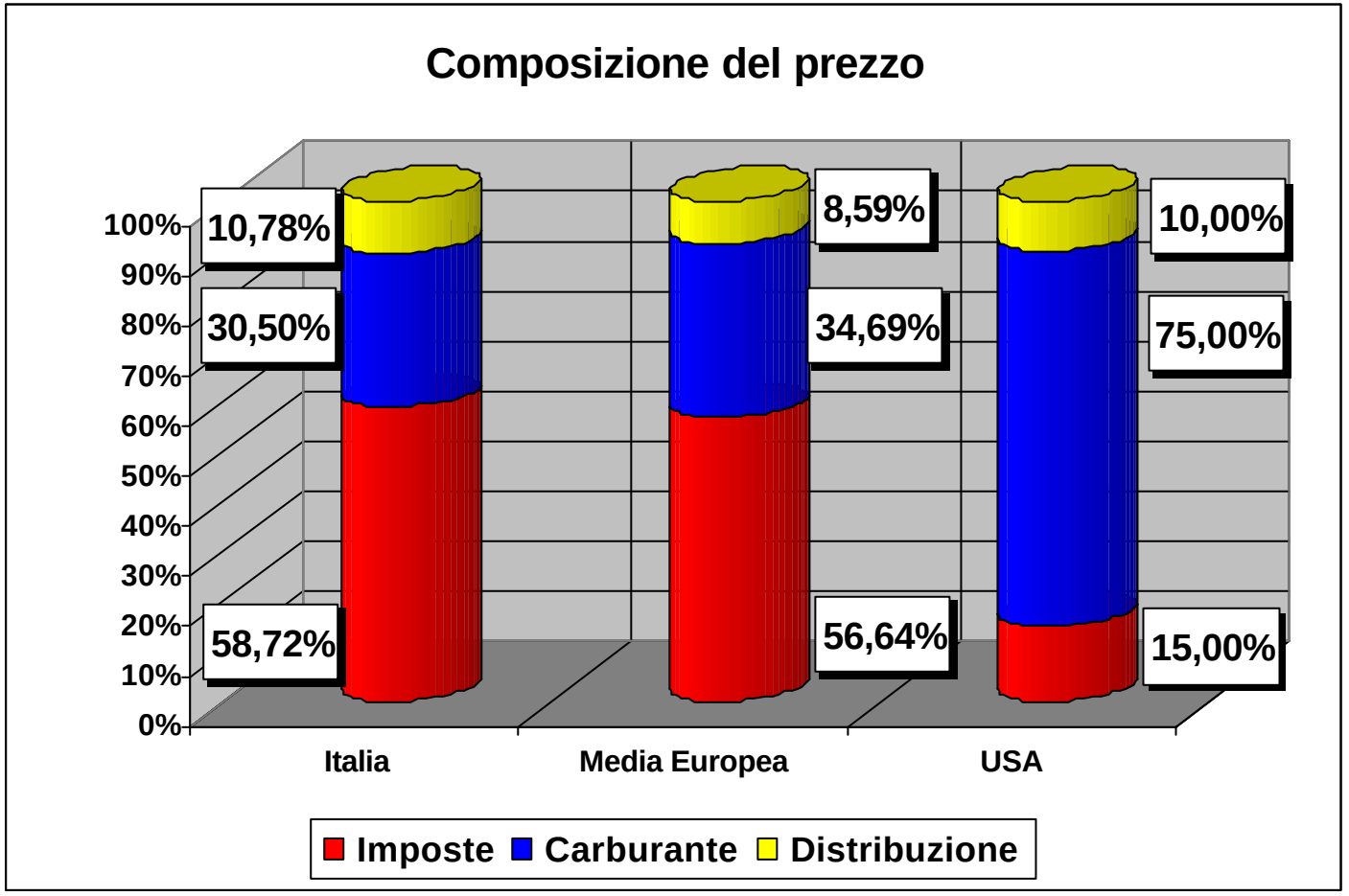
Prezzi greggio – Prezzi Platt's 2000-2010



Componenti del prezzo Italia



Componenti prezzo a confronto



Formazione del prezzo

Quotazione del Platt's

+

Costi/margini sistema distributivo

+

Imposte (accisa + Iva)

=

Prezzo al consumo

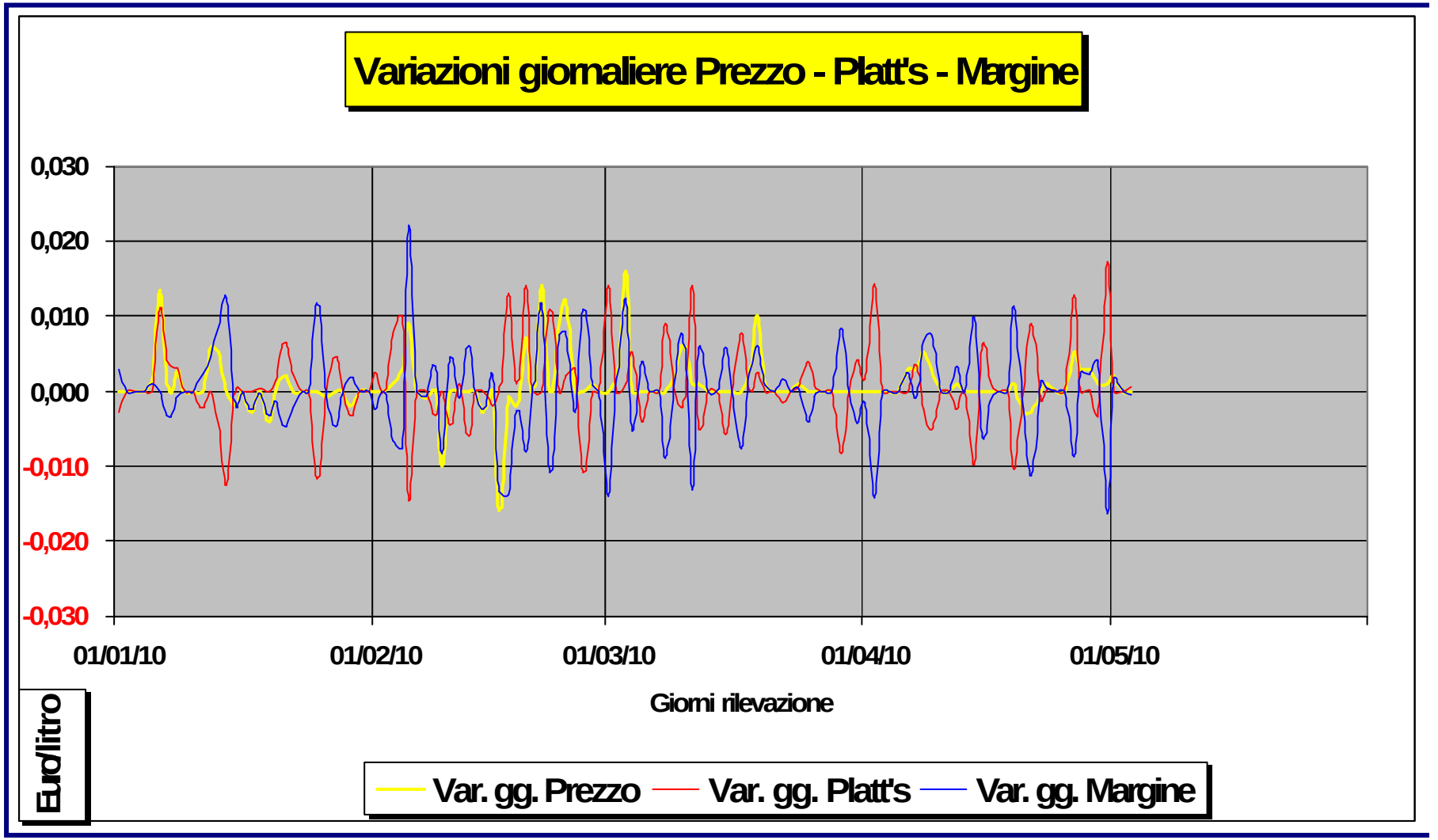
La leggenda della “*doppia velocità*” - 1

Teoria della “*doppia velocità*”: quando i prezzi internazionali salgono l’industria petrolifera è rapidissima ad alzare il prezzo al pubblico, mentre quando i prezzi internazionali scendono l’industria petrolifera attende con molto tempo di abbassare corrispondentemente i prezzi, al fine di “*speculare*” sul ricavo industriale

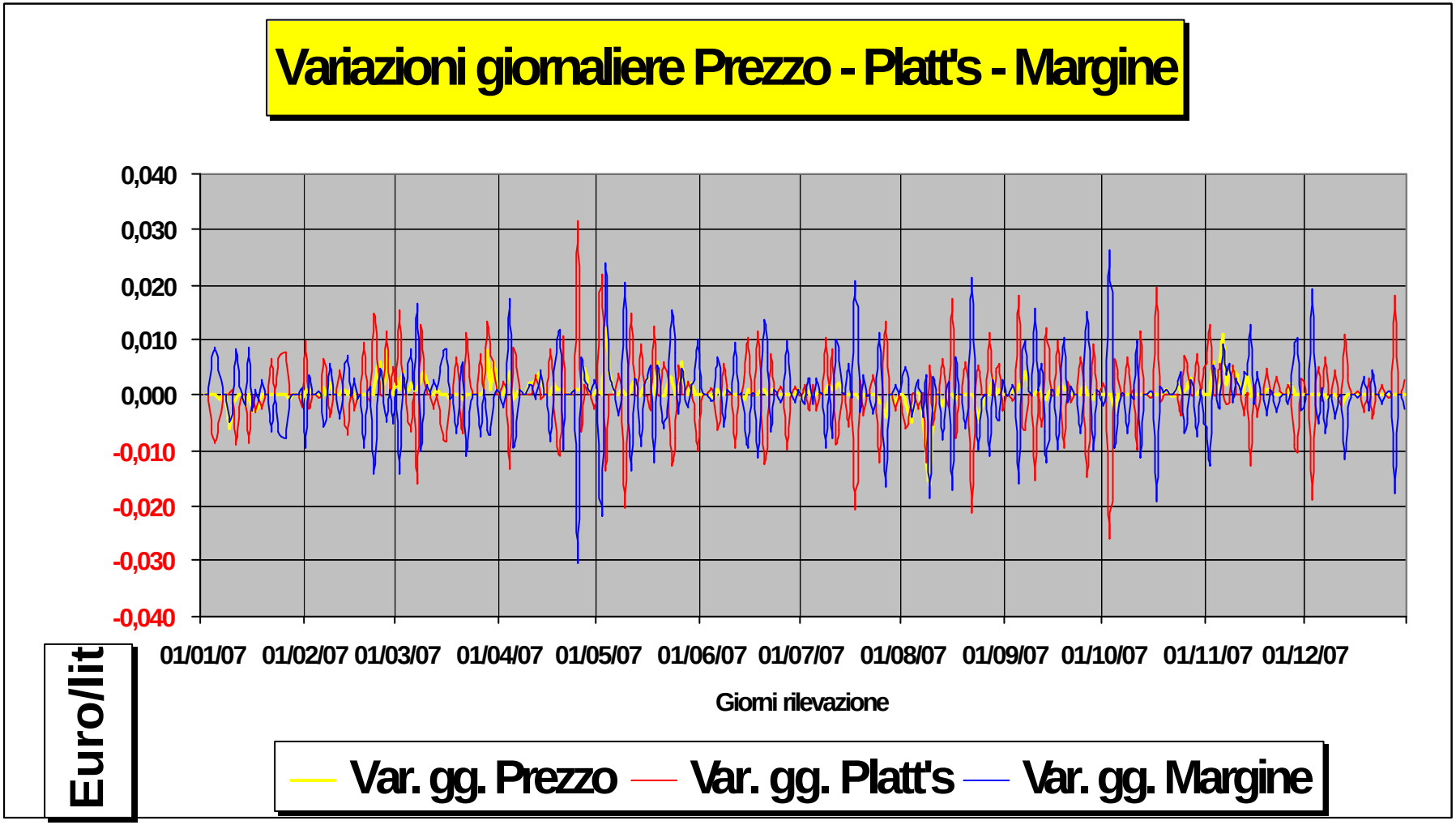
La leggenda della “*doppia velocità*” - 2

In realtà, l’industria petrolifera opera in linea di massima in senso inverso all’andamento del prezzo internazionale: infatti, quando il Platt’s sale, viene abbassato circa della stessa entità il margine industriale, e quando il Platt’s scende viene innalzato circa dello stessa entità il margine industriale, come due corde che vibrano con la stessa intensità, ma in senso opposto.
Una metodologia assolutamente ricorrente sia sul brevissimo che sul medio e lungo periodo.

La “*doppia velocità*” - 2010



La “*doppia velocità*” – 2007 (e potremmo continuare….)



Vantaggi o svantaggi da una "*diversa velocità*"? - 1

Verificato che NON SI TRATTA DI UNA "*DOPPIA*" VELOCITÀ, BENSÌ DI UNA "*DIVERSA*" VELOCITÀ, quale sarebbe la "*GIUSTA*" velocità?

Se essa significa "*trasferire sul prezzo alla pompa esattamente tutte le variazioni del mercato internazionale a mano a mano cioè che esse si verificano*" rimane da stabilire quali "*vantaggi*" avrebbe avuto per il consumatore seguire esattamente questa metodologia.

Vantaggi o svantaggi da una "*diversa velocità*"? - 2

<u>Per il consumatore una situazione neutra</u>

Il metodo della "*due corde che vibrano con la stessa intensità, ma in senso opposto*" NON penalizza il consumatore ed è del tutto neutro rispetto ai risultati che si potrebbero ottenere con la metodologia dell'adeguamento automatico del prezzo alle variazioni del Platt's

Vantaggi o svantaggi da una “*diversa velocità*”? – I dati

Benzina	Metodo “A”	Metodo “B”	Gasolio	Metodo “A”	Metodo “B”
Anni	**doppia corda**	**aderenza platt’s**	**Anni**	**doppia corda**	**aderenza platt’s**
2007	**1,316**354	**1,316**389	**2007**	**1,184**410	**1,184**458
2008	**1,395**978	**1,395**847	**2008**	**1,364**199	**1,364**068
2009	**1,262**363	**1,262**365	**2009**	**1,113**590	**1,113**587
2010	**1,379**274	**1,379**240	**2010**	**1,214**653	**1,214**634

Vantaggi o svantaggi da una "*diversa velocità*"? – Sintesi

CONSIDERATO CHE LA MEDIA DEGLI ANNI (O DEI PERIODI DI ANNO, NEL CASO DEL 2010) RESTITUISCE VALORI ASSOLUTAMENTE COINCIDENTI SINO AL TERZO DECIMALE INDIPENDENTEMENTE DAL METODO DI DETERMINAZIONE (CON PLATT'S E MARGINI CONTRAPPOSTI O CON PLATT'S E MARGINI ALLINEATI), VI È LA CERTEZZA MATEMATICA CHE IL CONSUMATORE NON E' PENALIZZATODAL METODO DELLA "*DOPPIA CORDA*" ED IL RISULTATO È DEL TUTTO NEUTRO RISPETTO AI RISULTATI CHE SI SAREBBERO POTUTI OTTENERE CON LA METODOLOGIA DELL'ADEGUAMENTO AUTOMATICO DEL PREZZO AL PLATT'S.

NON SOLO, PERTANTO, IL PREGIUDIZIO DELLA "*DOPPIA VELOCITÀ*" APPARE DEL TUTTO INFONDATO, MA L'EFFETTIVA "*DIVERSA VELOCITÀ*" CHE SI DETERMINA CON IL METODO DELLA CONTRAPPOSIZIONE TRA VARIAZIONI DEL PLATT'S E VARIAZIONI DEL MARGINE INDUSTRIALE NON COMPORTA PER IL CONSUMATORE NESSUNO SVANTAGGIO IN TERMINI DI UN MAGGIORE PREZZO PAGATO PER I CONSUMI DI CARBURANTI.

Il mito dello "*stacco*" con l'Europa

Lo "*stacco*" del prezzo industriale italiano dei carburanti (prezzo meno tasse) rispetto alla media europea è un dato fortemente fuorviato dalla diversità delle reti distributive dei vari Paesi comunitari, dalla eterogeneità dei metodi, campioni e persin giornate di rilevazione del prezzo.

In ogni caso, mediamente nel 2009 tale presunto stacco si sarebbe attestato su 0,0355 euro/litro, ossia pari ad 1/35 del prezzo totale della benzina ed ad 1/31 del prezzo totale del gasolio (media del 2009) .

Le diverse reti europee

Paese	Impianti	klt/imp	km^2/imp	km/imp
Austria	2.802	2.389	29,93	12,76
Belgio-Olanda-Lussemb.	7.111	2.742	10,50	4,44
Danimarca	2.012	1.764	21,42	5,64
Finlandia	2.029	1.888	166,58	20,56
Francia	12.699	3.343	43,31	31,36
Germania	14.826	2.990	24,07	15,60
Grecia	8.000	1.011	16,49	5,26
Irlanda	1.800	2.950	38,89	9,48
Italia	**24.739**	**1.375**	**12,18**	**7,09**
Portogallo	2.700	2.726	34,10	4,77
Regno Unito	9.283	4.014	26,37	18,85
Spagna	9.046	3.372	55,80	18,39
Svezia	3.586	2.183	125,48	27,41
Totale	**100.633**	**2.491**	**32,21**	**14,28**

La rete al servizio del territorio

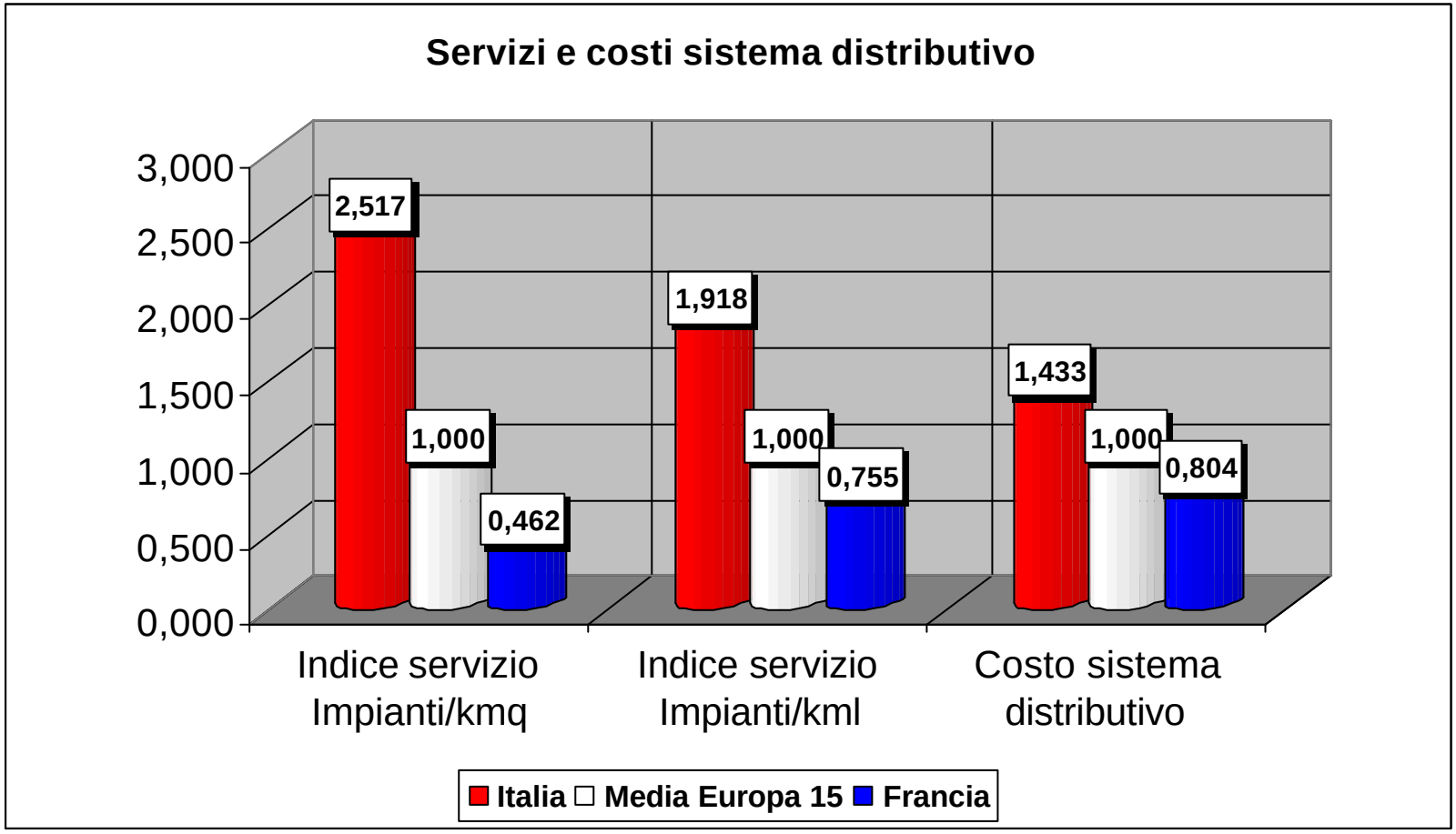
La rete italiana con un impianto ogni 7,06 km lineari di strade ha un indice di presidio pari a poco più di due volte quello medio dei quindici Paesi, che diventa pari a 4,42 volte se confrontata con quella francese, o 2,66 volte con la rete inglese, o 2,59 volte con la rete spagnola o, infine, a 2,20 volte con la rete tedesca.

Costi e benefici

Se l'annullamento dello "*stacco*" significa una riduzione drastica dei punti vendita, il consumatore italiano potrà risparmiare – diciamo – 0,035 euro/litro per un rifornimento medio di 50 litri, ossia 1,750 euro a rifornimento. Per conseguire questo risparmio dovrà, tuttavia, trovare un impianto sulla base non più di un intervallo di 7,09 km lineari di strade, ma, diciamo, sulla base della rete francese, ossia di un intervallo di 31,36 km. ossia, percorrere grosso modo 24,27 km in più di prima, con un consumo addizionaledi 1,6 litri in più rispetto a prima, con una spesa (facendo fede ai prezzi medi del 2009) di 2,024 euro di benzina ovvero di 1,786 di gasolio, per parlare del solo costo del carburante e non anche dei costi di esercizio del veicolo.

DOV'E' L'AFFARE ?

Servizi e costi delle reti - 1



Servizi e costi delle reti - 2

Lo “*stacco*” del prezzo industriale con l’Europa (si parla di circa 3,5 eurocent/litro) fornisce un servizio di presidio al territorio che è da due a due volte e mezza superiore (+ diffusione, + capillarità, + modalità di servizio) a quello della media dei quindici Paesi “*storici*” della Comunità Europea