



“DOPPIA VELOCITÀ”, UN MITO DA SFATARE

(I RISULTATI PER IL CONSUMATORE DELLA APPLICAZIONE DEI METODI DI ADEGUAMENTO AI PREZZI INTERNAZIONALI)

15 NOVEMBRE 2010

IL CONCETTO DELLA DOPPIA VELOCITA'

Grazie anche alla ormai datata sovraesposizione mediatica della questione prezzi dei carburanti nel nostro Paese, ha trovato ampio sostegno e diffusione il concetto della "doppia velocità" del prezzo dei medesimi (che viene contrassegnato anche con il concetto correlato di "asimmetria"), secondo il quale il prezzo alla pompa viene immediatamente adeguato alle variazioni in aumento dei prezzi internazionali, ma viene adeguato con notevole lentezza quando il mercato internazionale registra flessioni, CON CIÒ OPERANDO IN SENSO SPECULATIVO ed a danno del Consumatore.

A motivazione di tale assunto vengono spesso portati argomenti non coerenti con i reali meccanismi di formazione dei prezzi, quali l'aggancio con l'andamento delle quotazioni del greggio piuttosto che con le oscillazioni del rapporto valutario tra euro e dollaro, e, più in generale, senza una correlazione con la tempistica di reazione alle variazioni del mercato internazionale nel processo di formazione del prezzo alla pompa.

Per una corretta indagine sulla sussistenza o meno di tale “doppia velocità” è quanto meno necessario comprendere quale sia il reale meccanismo di formazione dei prezzi finali, ma anche se vi siano diversi “modelli” o “prassi” di formazione dei prezzi e se, una volta individuato che il sistema distributivo nazionale persegue una propria particolare prassi (magari anche diversa da altre normalmente praticate), tale “modello” si presti ad intenti speculativi, ovvero se, nel suo dispiegamento su un periodo di osservazione abbastanza lungo, produca effetti positivi o negativi sul Consumatore, dal momento che non è sufficiente sostenere una tesi — in questo caso la sussistenza della “doppia velocità” in funzione speculativa — senza procedere alla dimostrazione della sua evidenza fattuale.

Occorre peraltro notare che già diverse autorevoli fonti (il Garante dei prezzi, la Banca d'Italia, la Decima Commissione Permanente del Senato) hanno significativamente depotenziato di fondatezza la tesi della “doppia velocità”.

NOTA METODOLOGICA

Il vero fattore mobile di formazione del prezzo è la quotazione sul mercato internazionale del prezzo del prodotto "finito", cioè inclusiva del valore della raffinazione del prodotto della piazza Mediterraneo (quotazione Platt's CIF Mediterraneo) e non già solo la quotazione del greggio.

A questo fattore mobile o dinamico, si aggiungono nella formazione del prezzo i costi ed i margini di distribuzione e le imposte gravanti sulla immissione al consumo e sullo scambio dei prodotti (accise, rispettivamente, ed imposta sul valore aggiunto).

Stante il meccanismo di fissazione della quotazione del Platt's, essa è nota il giorno successivo a quello della sua determinazione ed il suo valore viene usato come riferimento per la determinazione del prezzo sul mercato nazionale del giorno ulteriormente successivo.

La regola è che il prezzo Platt's del giorno " y " (che chiameremo *D-Day*) influenza il prezzo del giorno *D-Day + 2*, tranne per il fine settimana - in cui i mercati sono chiusi - ossia:

✓ la quotazione Platt's del lunedì → incide sul prezzo Italia del mercoledì

DOPPIA VELOCITÀ: UN MITO DA SFATARE

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ✓ la quotazione Platt's del martedì | ➔ incide sul prezzo Italia del giovedì |
| ✓ la quotazione Platt's del mercoledì | ➔ incide sul prezzo Italia del venerdì, sabato e domenica |
| ✓ la quotazione Platt's del giovedì | ➔ incide sul prezzo Italia del lunedì successivo |
| ✓ la quotazione Platt's del venerdì | ➔ incide sul prezzo Italia del martedì successivo. |

Per converso, il prezzo alla pompa del giorno "x" (che chiameremo D-Day) è influenzato dal prezzo del giorno D-Day-2, tranne quanto già precisato più sopra per il fine settimana.

Ai fini della risultanze della presente relazione si sono, pertanto, esaminate ben dieci annualità intere (dal 2000 al 2009) ed il periodo parziale dal 1° gennaio al 14 novembre 2010, assumendo tutti i seguenti dati, distintamente per ciascuno dei due principali prodotti (benzina e gasolio), espressi in euro/litro:

- ✓ prezzo medio Italia alla pompa della rete "colorata";
- ✓ imposta sul valore aggiunto;
- ✓ accisa;
- ✓ quotazione Platt's CIF Mediterraneo;

DOPPIA VELOCITA: UN MITO DA SFATARE

- ✓ margine industriale (costi e margini lordi del sistema distributivo);
- ✓ variazioni giornaliere sul giorno antecedente del prezzo medio Italia alla pompa;
- ✓ variazioni giornaliere sul giorno antecedente della quotazione Platt's CIF Mediterraneo;
- ✓ variazioni giornaliere sul giorno antecedente del margine industriale.

I singoli dati di ciascuna tabella per periodo annuale intero, ovvero per frazione di anno (come per il 2010), sono disponibili a richiesta (si tratta di qualche centinaio di pagine), ma le risultanze possono essere riassunte in questa relazione con alcune tabelle ed alcuni grafici, ai fini di evidenziare le dinamiche significative dell'analisi.

FORMAZIONE DEL PREZZO. ADEGUAMENTO LINEARE AL PLATT'S, OPPURE METODO DELLA "OSCILLAZIONE INVERSA"

Ai fini della ricognizione sul fenomeno della così detta "doppia velocità", si deve tenere conto che, secondo le *best practices* comunemente riscontrabili nel mercato petrolifero internazionale, il prezzo alla pompa viene comunemente definito in ragione dell'andamento del mercato dei prodotti finiti di riferimento — il Platt's —, al quale vengono poi aggiunti gli importi relativi alle imposte (accisa + Iva) ed ai costi e margini di distribuzione (che definiremo, in sintesi "ricavo industriale"). Il prezzo alla pompa di ogni giorno (*D-Day*), pertanto, dovrebbe così essere composto:

$$[\text{Platt's}_{(D-Day-2)} + \text{Ricavo industriale} + \text{Accisa}] + \text{IVA } 20 \% = \text{Prezzo finale}_{(D-Day)}$$

Pertanto, a sostanziale stabilità di alcuni degli elementi di base (ad esempio, l'accisa ed il ricavo industriale), per le variazioni giornaliere del prezzo dovrebbero fare fede le variazioni in più od in

meno ($\pm$) della quotazione Platt's della benzina o del gasolio, e, per trascinamento, le variazioni $\pm$ dell'IVA su tale componente del prezzo.

Questo metodo di formazione del prezzo è, quindi, basato su un ADEGUAMENTO "PEDISSEQUO" DEL PREZZO RISPETTO AL PLATT'S.

Tuttavia, l'esame (basato su quasi undici anni di osservazioni puntuali con rilevazioni a frequenza giornaliera) del peculiare meccanismo di formazione del prezzo Italia denota una sostanziale differenza rispetto alla metodologia delle *best practices* europee, che si può sinteticamente riassumere nel seguente concetto:

- ✓ le variazioni della quotazione Platt's vengono trasferite nei tempi tecnici necessari (*D-Day + 2*) sul prezzo alla pompa con una sorta di "OSCILLAZIONE INVERSA", per cui si riscontra:
 - ⇒ che quando la quotazione Platt's assume una variazione positiva (cioè aumenta), diminuisce all'incirca della stessa entità il ricavo industriale, con un riflesso sul prezzo finale di relativo smorzamento dell'impatto delle variazioni del mercato internazionale;

⇒ che, all'inverso, quando la quotazione Platt's assume una variazione negativa (cioè diminuisce), aumenta all'incirca della stessa entità il ricavo industriale, anche in questo caso con un riflesso sul prezzo finale di relativo smorzamento dell'impatto delle variazioni del mercato internazionale.

Per rendere il concetto della "oscillazione inversa" si può ricorrere ad un grafico che caratterizza le variazioni giornaliere di:

- a) ricavo industriale del giorno *D-Day*,
- b) quotazione Platt's del giorno *D-Day-2*,
- c) prezzo industriale [pari ad a) + b)].

Il grafico descrive le predette variazioni per un intervallo di tempo di trenta giorni, scelto a caso — quale campione indicativo dell'intera sequenza temporale di studio (1° gennaio 2000 — 14 novembre 2010) -, e, specificamente, dal 1° al 30 settembre 2010, distintamente per il prodotto benzina e per il prodotto gasolio.

Si precisa che la pur limitata grafica esposta è rappresentativa dell'intera sequenza temporale.

Grafico N. 1 – Report “oscillazione inversa” – Settembre 2010 – Prodotto benzina

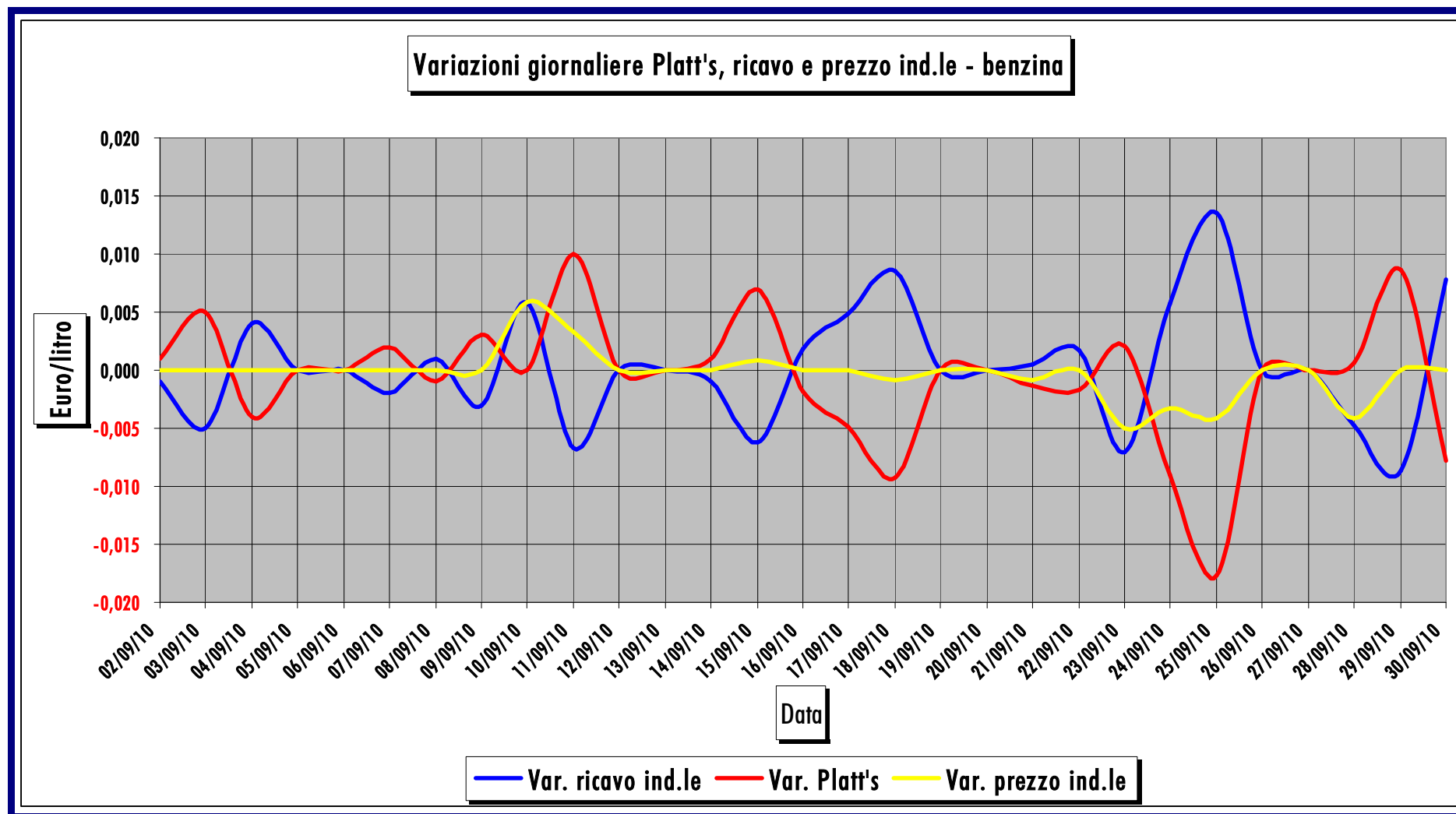
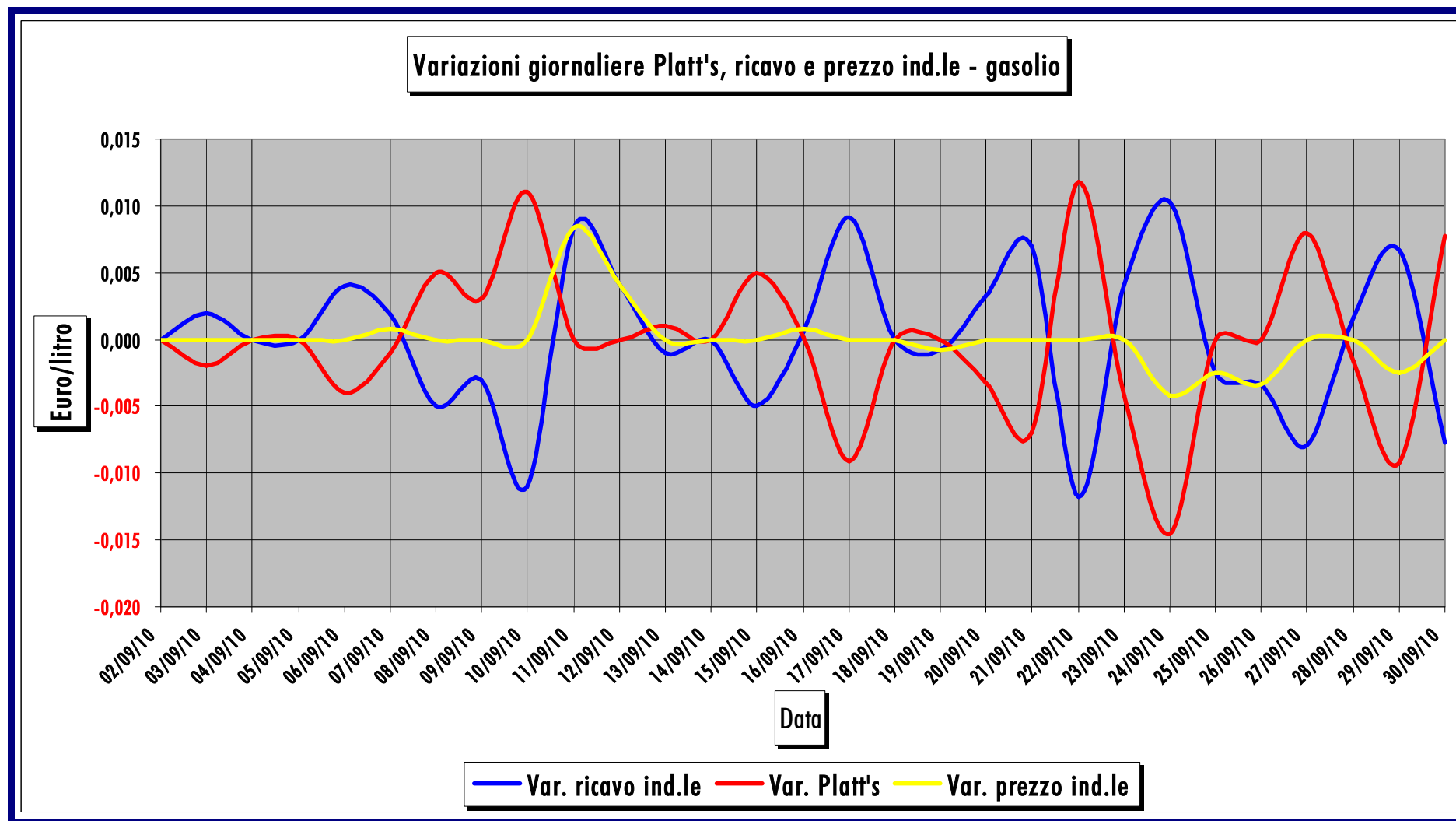


Grafico N. 2 – Report “oscillazione inversa” – Settembre 2010 – Prodotto gasolio



LA CONVENIENZA PER IL CONSUMATORE NELL'USO DELL'UNO O DELL'ALTRO METODO

La “mission” dello studio — come precisato — è, tra le due fattispecie di formazione del prezzo, rilevare se le discrasie tra le metodologie di formazione del prezzo impiegate determinano elementi di convenienza o di penalizzazione del Consumatore, ossia SE IL METODO DELLA “OSCILLAZIONE INVERSA” — verificabile nel nostro Paese — RISULTI SVANTAGGIOSA O MENO RISPETTO AL METODO DELL'ADEGUAMENTO “PEDISSEQUO” DEL PREZZO ALLE VARIAZIONI DEL PLATT'S (metodo che viene valutato come corrispondente alle *best practices* correnti nella realtà europea).

In un tanto, infatti, e non in altro, si condensa il senso di una “doppia velocità” o “asimmetria”: nel non adeguarsi, cioè, i prezzi al pubblico, alle movimentazioni del mercato internazionale, assumendo, per le diverse tempistiche sviluppate nel caso dell'aumento rispetto al caso della diminuzione, comportamenti e fini di tipo speculativo.

Per l'analisi che lo studio si è proposto di sviluppare, la metodologia di verifica è alquanto elementare e, in sintesi, si sostanzia nella seguente procedura:

- ⇒ dati come noti gli elementi formativi del prezzo nella sequenza temporale da analizzare (Prezzo finale, IVA, accisa, quotazione Platt's e ricavo industriale), si procede ad aggiungere al prezzo alla pompa del giorno capo di serie (il primo della sequenza analizzata) le variazioni in più od in meno ($\pm$) della quotazione Platt's della benzina o del gasolio, a seconda del prodotto, più la relativa imposta sul valore aggiunto; tale primo *step* consente di fissare quello che si può definire il PREZZO "TEORICO" AL PUBBLICO CONSEGUENTE AL METODO DELL'ADEGUAMENTO "PEDISSEQUO" AL PLATT'S (infatti, il prezzo è calcolato in salita od in discesa nella medesima misura in cui sale o scende la quotazione del prodotto "finito", + IVA);
- ⇒ il secondo *step* consiste nel CONFRONTARE IL PREZZO "TEORICO" così ottenuto, conseguente al metodo dell'adeguamento "pedissequo" al Platt's CON IL PREZZO "REALE" risultante dalle rilevazioni giornaliere, prezzo che — come si è illustrato in precedenza — è formato con un meccanismo di "oscillazione inversa", in cui, cioè, le variazioni del ricavo industriale sono di segno opposto e di valore analogo a quello delle variazioni della quotazione Platt's del prodotto finito.

Per il confronto — in considerazione che è corretto assumere una prospettiva temporale non episodica, bensì continua e consistente — vengono PARAGONATI I PREZZI MEDI DEL PERIODO (su base annua intera o limitata al periodo, come nel caso del 2010) CALCOLATI TEORICAMENTE SULLA BASE DELL'ADEGUAMENTO "PEDISSEQUO" AL PLATT'S CON I PREZZI MEDI DEL MEDESIMO PERIODO REALMENTE RILEVATI ED OTTENUTI, come si è illustrato più sopra, con IL METODO, REALMENTE PRATICATO, DELLA "OSCILLAZIONE INVERSA".

Gli indicatori significativi si possono così sintetizzare:

- ⇒ se il valore medio del prezzo calcolato teoricamente sulla base dell'adeguamento "pedissequo" al Platt's risulta SUPERIORE al valore medio del prezzo rilevato realmente sulla base del metodo realmente praticato della "oscillazione inversa", si ha che
- ✓ non vi è alcuna ricorrenza di "doppia velocità";
- ✓ lo scarto rileva che il prezzo "reale" si è rivelato PIÙ CONVENIENTE PER IL CONSUMATORE del prezzo "teorico" che si sarebbe avuto con le applicazioni delle *best practices*;

DOPPIA VELOCITÀ: UN MITO DA SFATARE

- ⇒ se il valore medio del prezzo calcolato teoricamente sulla base dell'adeguamento "pedissequo" al Platt's risulta INFERIORE al valore medio del prezzo rilevato realmente sulla base del metodo realmente praticato della "oscillazione inversa", si ha che
- ✓ ricorre il fenomeno della "doppia velocità";
- ✓ lo scarto rileva che il prezzo "reale" si è rivelato MENO CONVENIENTE PER IL CONSUMATORE del prezzo "teorico" che si sarebbe avuto con le applicazioni delle *best practices*.

RISULTATI DI SINTESI – PREZZI A CONFRONTO ED INFONDATEZZA DELL'ASSUNTO

I dati del confronto sono stati – come già illustrato – distintamente elaborati per ciascun prodotto (benzina e gasolio) e per ciascuna delle dieci intere annualità (dal 2000 al 2009), nonché per il periodo 1° gennaio – 14 novembre 2010, e sono sintetizzati nella successiva tavola:

I valori con segno “più” (+) corrispondono alla situazione in cui il prezzo medio “reale” (determinato dal mercato con il metodo della “oscillazione inversa”) del periodo risulta SUPERIORE a quello “teorico” (calcolato con il metodo dell’adeguamento “pedissequo” alla quotazione Platt’s) del periodo: una circostanza in cui si determinerebbero elementi di NON CONVENIENZA PER IL CONSUMATORE.

I valori con segno “meno” (-) corrispondono alla situazione in cui il prezzo medio “reale” (determinato dal mercato con il metodo della “oscillazione inversa”) del periodo risulta SUPERIORE a quello “teorico” (calcolato con il metodo dell’adeguamento “pedissequo” alla quotazione Platt’s) del

periodo: una circostanza in cui si determinerebbero elementi di NON CONVENIENZA PER IL CONSUMATORE.

Tavola 1 – Prezzi medi “teorici” e prezzi medi “reali”: le differenze – BENZINA (valori in euro/litro)

Periodo	Prezzo Reale (*)	Prezzo Teorico (**)	Delta Prezzi	Giornate Prezzo Reale > Prezzo teorico	Giornate Prezzo Reale = Prezzo teorico	Giornate Prezzo Reale < Prezzo teorico
01.01.2000/31.12.2000	1,091316	1,091233	+0,000083	145	70	145
01.01.2001/31.12.2001	1,090686	1,090495	+0,000191	171	30	163
01.01.2002/31.12.2002	1,057667	1,057653	+0,000014	153	80	131
01.01.2003/31.12.2003	1,068498	1,068484	+0,000014	143	74	147
01.01.2004/31.12.2004	1,139287	1,139046	+0,000241	156	69	140
01.01.2005/31.12.2005	1,233456	1,233660	-0,000204	128	83	154
01.01.2006/31.12.2006	1,299381	1,299317	+0,000064	139	85	140
01.01.2007/31.12.2007	1,316354	1,316381	-0,000027	154	76	135
01.01.2008/31.12.2008	1,396033	1,395892	+0,000141	144	82	139
01.01.2009/31.12.2009	1,262789	1,262825	-0,000036	139	79	146
01.01.2010/14.11.2010	1,403097	1,403106	-0,000009	124	67	126

(*) prezzo rilevato quotidianamente determinato con il metodo della “oscillazione inversa” tra quotazione Platt’s e ricavo industriale

(**) prezzo calcolato teoricamente con il metodo dell’adeguamento “pedissequo” al Platt’s (variazioni $\pm$ addizionate alla quotazione Platt’s)

Tavola 2 – Prezzi medi “teorici” e prezzi medi “reali”: le differenze – GASOLIO (valori in euro/litro)

Periodo	Prezzo Reale (*)	Prezzo Teorico (**)	Delta Prezzi	Giornate Prezzo Reale > Prezzo teorico	Giornate Prezzo Reale = Prezzo teorico	Giornate Prezzo Reale < Prezzo teorico
01.01.2000/31.12.2000	0,903664	0,903553	+0,000111	147	71	142
01.01.2001/31.12.2001	0,879023	0,878995	+0,000028	136	77	151
01.01.2002/31.12.2002	0,868495	0,868513	-0,000018	150	78	136
01.01.2003/31.12.2003	0,890673	0,890610	+0,000063	153	67	144
01.01.2004/31.12.2004	0,955782	0,955645	+0,000137	159	73	133
01.01.2005/31.12.2005	1,123548	1,123605	-0,000057	128	84	153
01.01.2006/31.12.2006	1,180981	1,180906	+0,000075	133	92	139
01.01.2007/31.12.2007	1,184410	1,184481	-0,000071	147	84	134
01.01.2008/31.12.2008	1,364366	1,364205	+0,000161	144	75	146
01.01.2009/31.12.2009	1,113753	1,113831	-0,000078	144	80	140
01.01.2010/14.11.2010	1,258705	1,258743	-0,000038	122	67	128

(*) prezzo rilevato quotidianamente determinato con il metodo della “oscillazione inversa” tra quotazione Platt’s e ricavo industriale

(**) prezzo calcolato teoricamente con il metodo dell’adeguamento “pedissequo” al Platt’s (variazioni $\pm$ addizionate alla quotazione Platt’s)

Inoltre, le tavole riportano il conteggio delle giornate in cui il prezzo “reale” è stato superiore, eguale od inferiore al prezzo “teorico”.

Per la benzina, quattro annualità o periodi inferiori all'anno risultano avere un valore medio negativo, una circostanza che attesta che il prezzo "reale" è stato inferiore a quello "teorico", mentre sette annualità o periodi inferiori all'anno risultano avere un valore medio positivo, circostanza che attesta che il prezzo "reale" è stato superiore a quello "teorico".

Per il gasolio, cinque annualità o periodi inferiori all'anno risultano avere un valore medio negativo, una circostanza che attesta che il prezzo "reale" è stato inferiore a quello "teorico", mentre sei annualità o periodi inferiori all'anno risultano avere un valore medio positivo, circostanza che attesta che il prezzo "reale" è stato superiore a quello "teorico".

In tutti i casi (per prodotto e per annualità o parte di annualità), la somma delle giornate in cui il prezzo "reale" risultava eguale od inferiore al prezzo "teorico" è sempre stata superiore al numero delle giornate in cui il prezzo "reale" risultava superiore al prezzo "teorico".

Il dato più importante dell'analisi è che, in tutte le casistiche considerate (per prodotto e per annualità o parte di annualità), QUALSIASI SCOSTAMENTO TRA IL PREZZO "REALE" E QUELLO "TEORICO" (sia

che essi risulti positivo che negativo), NON ECCEDE MAI IL MILLESIMO DI EURO, RESTANDO, ANZI, BEN AL DI SOTTO DI TALE SOGLIA, ATTESTANDO, PERTANTO, CHE

- ✓ IL RISULTATO PER IL CONSUMATORE (IN TERMINI DI CONVENIENZA O DI PENALIZZAZIONE) E' MEDIAMENTE NEUTRO RISPETTO AL FATTO CHE IL PREZZO VENGA DETERMINATO CON IL METODO DELL'ADEGUAMENTO "PEDISSEQUO" AL PLATT'S O CON IL METODO DELLA "OSCILLAZIONE INVERSA";
- ✓ ANZI, IL METODO DI DETERMINAZIONE DEL PREZZO CON "OSCILLAZIONE INVERSA" (OSSIA MODULANDO IL RICAVO INDUSTRIALE CON SEGNO INVERSO E VALORE CORRISPONDENTE ALLE VARIAZIONI GIORNALIERE DELLE QUOTAZIONI PLATT'S) PUO' PERSINO PRODURRE UNA CONVENIENZA SUL PREZZO MEDIO, ANCORCHE' SI TRATTI DI VALORI ASSOLUTAMENTE MARGINALI E NON PERCEPIBILI;
- ✓ INVECE, IL METODO DI DETERMINAZIONE DEL PREZZO CON ADEGUAMENTO "PEDISSEQUO" (OSSIA APPLICANDO AL PREZZO IN MANIERA PUNTUALE LE VARIAZIONI IN $\pm$ DELLE QUOTA-

ZIONI PLATT'S NON PUO', PER CONTRO, PRODURRE NEPPURE MARGINALI CONVENIENZE PER IL CONSUMATORE;

- ✓ **NON SUSSISTE ALCUNA CIRCOSTANZA DI "DOPPIA VELOCITA'" O "ASIMMETRIA" DEI PREZZI, TALE DA COMPORTARE MEDIAMENTE UN AGGRAVIO, ANCHE MINIMALE, DI SPESA PER IL CONSUMATORE E TALE CONCETTO NON HA FONDAMENTO REALE NELL'ANALISI DELLA REALTA'.** (*)

(*) L'analisi si è svolta su un universo di dati riguardante 3.972 giornate consecutive e le variabili prese in considerazione per l'elaborazione dei risultati ammontano a 11 per ciascuna giornata di osservazione, per un totale di 43.692 valori utili.