

Carburanti. La leggenda dei prezzi straordinari

di Carlo Stagnaro

Il settore dei carburanti per autotrazione ha questa particolarità: qualunque cosa accada, riesce a stimolare una mole tale di odi e risentimenti da finire nell'occhio del ciclone. Così come durante la fasce ascendente dei prezzi del petrolio – che da gennaio a luglio 2008 hanno guadagnato quasi il 50 per cento in dollari – le compagnie venivano accusate di applicare aumenti più che proporzionali, ora che le pressioni speculative sul barile si sono alleviate viene brandito un simmetrico rimprovero di non ridurre i prezzi di listino in misura sufficiente. Si trattava allora di un'opinione diffusa quanto infondata, e lo stesso vale oggi. I dati, infatti, non suggeriscono la presenza di alcuna anomalia.

Negli ultimi tre mesi circa, il greggio ha perso gran parte del proprio valore in dollari, per il concorrere di numerose cause la più importante delle quali è, probabilmente, l'aspettativa di una recessione lunga e dura con la domanda in flessione. Il valore del barile medio importato in Italia è sceso da 141 a 66 dollari, nel periodo tra il 10 luglio e il 21 ottobre. Nello stesso periodo, il prezzo alla pompa di benzina e diesel in Italia si è ridotto in misura molto minore, passando rispettivamente da 1,528 a 1,275 e da 1,524 a 1,241 euro al litro. Cioè, al più che dimezzamento del costo della materia prima è corrisposta una riduzione inferiore al 20 per cento su entrambi i carburanti. E', questo, indice di una strategia opportunistica da parte delle compagnie?

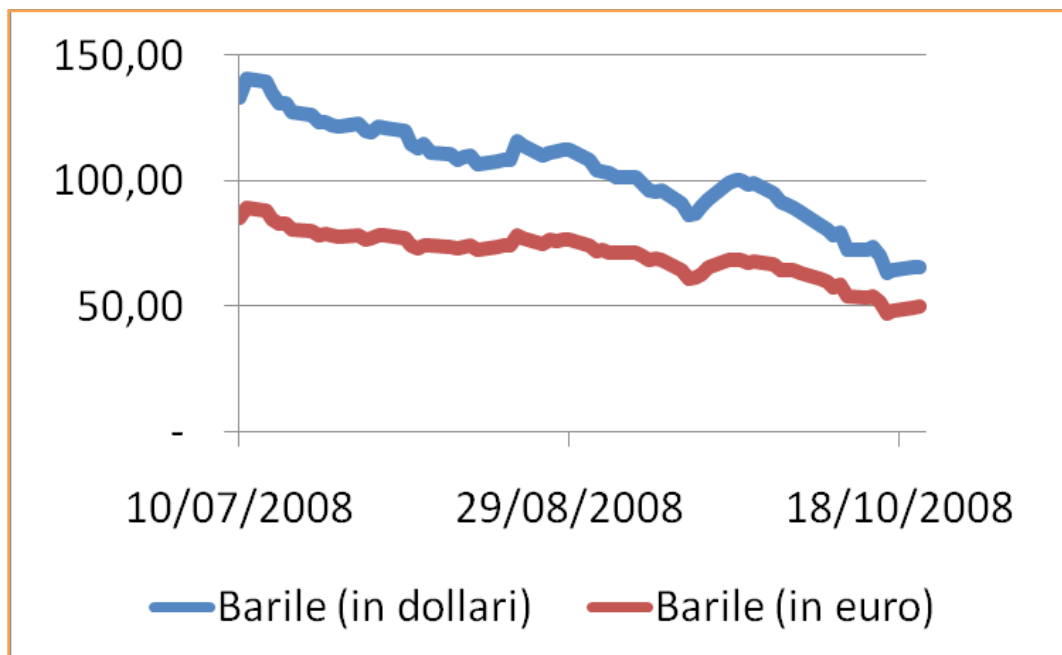
Prima di fornire una risposta, è essenziale identificare le variabili a cui è corretto guardare, e poi affrontare una riflessione di ordine generale. Il paragone tra greggio e benzina o gasolio è, infatti, spurio. I dati vanno, per così dire, puliti.

Il primo e più banale accorgimento riguarda il cambio euro-dollaro: il petrolio è denominato in valuta americana, il benzinaio vuole essere pagato in moneta europea. Mentre le quotazioni dell'oro nero si raffreddavano, il dollaro si apprezzava sull'euro, riducendo la differenza. Nell'intervallo di tempo considerato, il rapporto è passato da 1,57 a 1,32: il dollaro ha guadagnato il 16 per cento. Applicando il cambio, il prezzo del barile è sceso da 85 a 50 euro, cioè del 41 per cento – una differenza che si avvicina a quella osservata per i carburanti, ma resta nettamente superiore. La Figura 1 alla pagina seguente mostra l'andamento del prezzo del barile medio importato in Italia espresso in dollari e in euro, ed evidenzia come il cambio abbia l'effetto di appiattare, e molto, la curva.

Anche tenendo conto di questo, comunque, il raffronto resta impreciso, perché il motore delle automobili non digerisce petrolio grezzo, ma prodotti raffi-

Carlo Stagnaro è direttore del dipartimento "Studi e ricerche" dell'Istituto Bruno Leoni.

FIGURA 1



nati, che costituiscono la parte più pregiata del contenuto del barile. I prodotti hanno loro stessi un proprio mercato internazionale, che è ovviamente correlato da quello petrolifero, ma non ne dipende in misura deterministica. Il valore di benzina e diesel viene valutato attraverso le quotazioni dell'indice Platt's Cif Med – che si riferisce a cui i carburanti vengono ceduti nel bacino del Mediterraneo, compresi i costi di trasporto fino al porto di destinazione. I valori del Platt's per benzina e gasolio sono passati, tra il 10 luglio e il 21 ottobre, rispettivamente da 0,550 a 0,335 e da 0,702 a 0,462 euro al litro, scendendo del 39 e del 34 per cento.

Dal lato del mercato italiano, poi, occorre ricordare che la gran parte del prezzo alla pompa è costituita dalla componente fiscale, che nasce dalla somma tra l'accisa e l'Iva. Il valore dell'accisa, e dunque del 20 per cento dell'Iva che grava su di essa, è indipendente dai prezzi industriali del carburante, e quindi ha il duplice effetto di alzarne il livello e smorzarne le variazioni. Il prezzo industriale è l'unica variabile che dipende dalle scelte della compagnie, ed è dunque a esso che bisogna guardare. Nei tre mesi che sono trascorsi dal picco di luglio, il prezzo medio al netto delle tasse di benzina e gasolio è passato, rispettivamente, da 0,710 a 0,498 e da 0,847 a 0,611 euro al litro, cioè del 30 e del 28 per cento. Cioè, la parte di prezzo imputabile alle compagnie è scesa leggermente meno, ma comunque in misura comparabile, rispetto alle quotazioni internazionali per i medesimi prodotti. Le Figure seguenti mostrano il confronto tra i prezzi industriali italiani e le quotazioni internazionali dei prodotti.

Il parallelismo è evidenziato anche dal calcolo del coefficiente di correlazione, che esprime il legame tra due variabili. Nel caso della benzina, il coefficiente di correlazione tra valori Platt's e prezzi industriali italiani è pari a 0,92, mentre nel caso del gasolio è dello 0,96, indicando l'esistenza di un legame assai robusto, come è ragionevole aspettarsi, tra le due coppie di variabili considerate. In pratica, ciò significa che le variazioni del Platt's, cioè i cambiamenti nel valore dei prodotti raffinati sui mercati internazionali, spiegano gran parte delle variazioni dei prezzi industriali in Italia. Vale la pena di sottolineare che i coefficienti di correlazione non cambiano significativamente

FIGURA 2

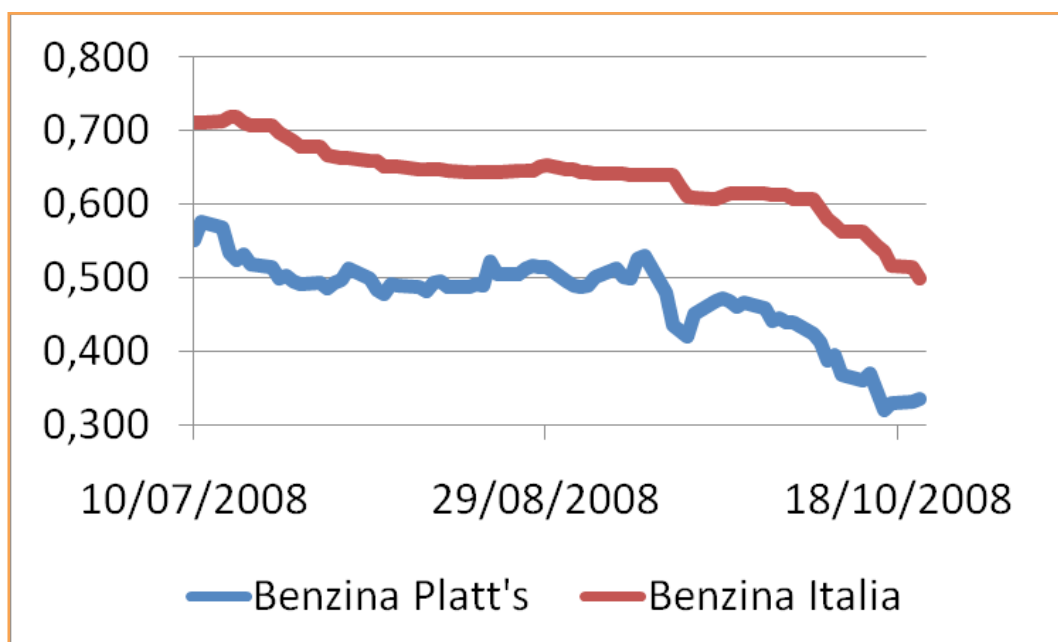
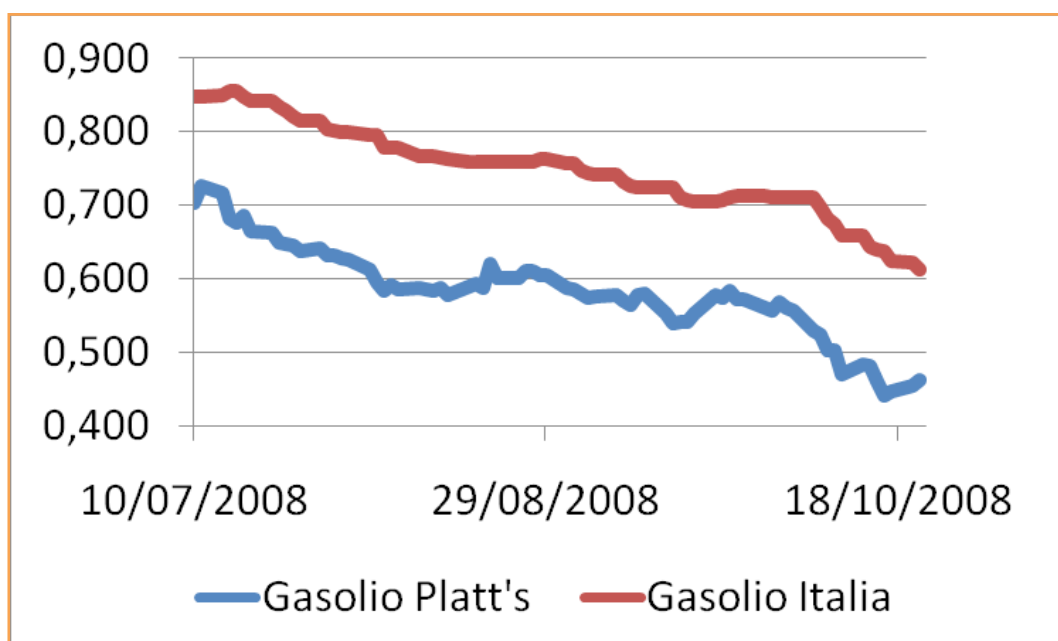


FIGURA 3

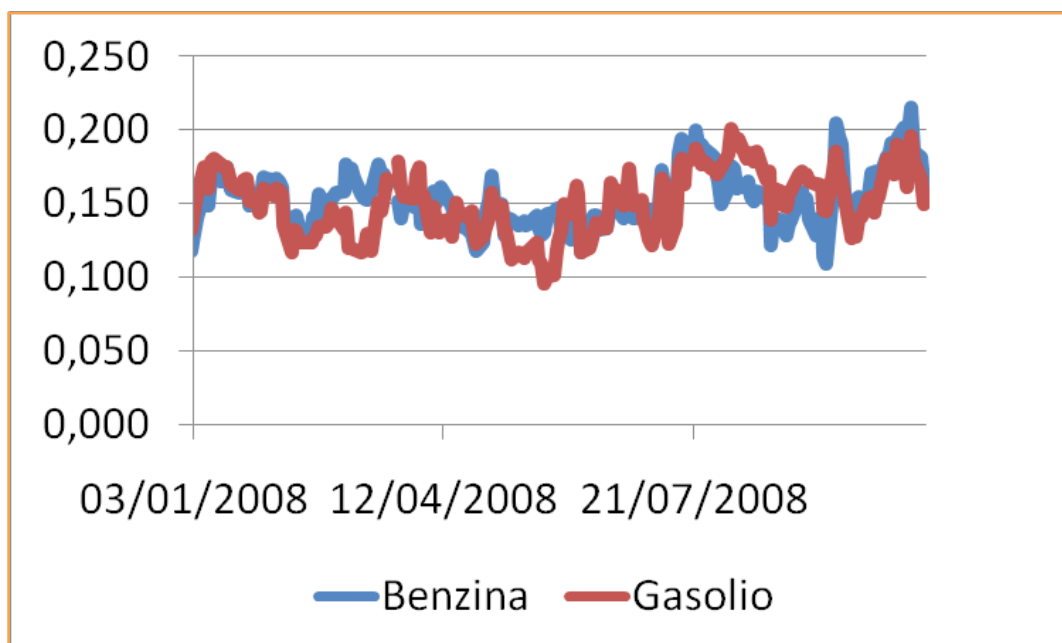


se si estende l'orizzonte temporale fino, per esempio, a gennaio 2008, in modo tale da catturare anche la fase ascendente dei prezzi (assumendo i valori, rispettivamente, di 0,94 e 0,96).

La ragione per cui gli spostamenti nel Platt's non si traslano con precisione millimetrica sui prezzi industriali italiani è intuitiva. Anzitutto, non esistono meccanismi di correzione istantanea dei prezzi, che sono ancorati anche ad altri fattori. Secondariamente, i prezzi su cui viene svolta questa analisi sono prezzi medi, cioè non corrispondono ai prezzi effettivamente praticati nelle stazioni di servizio italiane: sono il frutto del-

l'operazione di media eseguita su un campione che comprende punti di rifornimento battenti i colori di tutte le compagnie e monitorati quotidianamente. Quindi, i prezzi che si trovano nella pratica possono discostarsi, in positivo o in negativo, da quelli qui utilizzati, anche in funzione di caratteristiche locali (dai costi di trasporto all'esistenza di una concorrenza più o meno serrata). D'altro canto, i prezzi dei carburanti sono liberi, in Italia, cioè non sono soggetti ad alcuna forma di controllo o amministrazione da parte dello Stato. Inoltre, il prezzo industriale non coincide col costo della materia prima, ma include una serie di altre voci di costo, che pure sono relativamente rigide (e quindi smorzano le variazioni), quali i costi di stoccaggio e distribuzione e i margini delle compagnie e dei gestori degli impianti. Tutte queste voci formano il cosiddetto margine lordo, che era il 10 luglio pari a 16 centesimi per la benzina e circa 15 per il gasolio, mentre oggi è di 16 e 15 centesimi, rispettivamente. La Figura seguente riporta il valore del margine lordo nel periodo che va da gennaio a ottobre 2008.

FIGURA 4



I margini si dimostrano piuttosto volatili attorno a un valor medio prossimo ai 15 centesimi per litro, ma non sembrano esservi trend – in particolare, non paiono nell'ultima parte del grafico superiori a quanto siano nella prima. Ironicamente, il valore massimo dei margini, specie sulla benzina, pare verificarsi in corrispondenza del punto di massimo dei prezzi (metà luglio) e poi del minimo finora riscontrato (ottobre). Se fosse vero che c'è, da parte delle compagnie, un comportamento strategico, si osserverebbero margini nel periodo luglio-ottobre sistematicamente superiori a quelli rilevati in precedenza. Sebbene vi possa essere una leggera apparenza di rialzo, essa non pare di entità tale da suggerire chiaramente l'esistenza di un preciso disegno, in quanto è impossibile escludere che altri elementi, o l'interazione tra di essi, giustifichino in realtà un tale fenomeno. Peraltro, se anche così fosse la dinamica andrebbe, dal punto di vista cronologico, vista in termini opposti a quelli solitamente presentati: la questione, cioè, non sarebbe tanto l'allargamento dei margini durante la fasce discendente dei prezzi del greggio, quanto piuttosto il loro restringimento nel periodo ascendente. Ciò a causa del tentativo, da parte delle compagnie, di trattenere clienti già messi in fuga dal livello proibitivo raggiunto dal costo del pieno (che ha causato, nei primi otto mesi del 2008, un calo dei consumi di prodotti petroliferi del 2,5 per cento rispetto allo stesso periodo

dell'anno precedente). Che, del resto, non vi sia un legame chiaro lo dimostrano i bassi valori dei coefficienti di correlazione tra i valori del margine lordo e la variazione del Platt's (-0,22 per la benzina, -0,1 per il diesel). Coefficienti di correlazione prossimi allo zero indicano l'assenza di correlazione.

Sarebbe, in fondo, stupefacente il contrario, nella misura in cui fosse valida – e non necessariamente lo è – la tesi secondo cui l'eventuale asimmetria nell'aggiustamento dei prezzi è indice di extraprofiti. Gli extraprofiti, infatti, sono possibili solo in condizioni non competitive, cioè in presenza di monopoli o cartelli. Nel caso della distribuzione di carburanti, nulla di tutto ciò esiste. Per almeno due ragioni: la prima è il pregiudizio negativo nei confronti del settore, nel quale si dà quasi per scontata l'esistenza di accordi collusivi e quindi si tende a esercitare un controllo minuzioso su tutto quanto accade (la stessa attenzione di questi giorni lo prova). La seconda, e più rilevante, è che l'Autorità Antitrust ha condotto un'indagine in merito nel 2007, rinvenendo l'esistenza di profili anticoncorrenziali. Ora, non solo l'accusa del Garante poggiava su basi molto fragili o, al più, su quelle che in un regolare processo potrebbero essere considerate prove indiziarie. Soprattutto, l'istruttoria si concluse con l'accettazione, a dicembre, di una serie di impegni presentati dalle compagnie allo scopo di far venir meno perfino quegli elementi dubbi. Poiché l'Authority esercita continue verifiche sull'effettivo rispetto degli obblighi liberamente assunti dalle compagnie, bisogna presumere che, dal punto di vista della concorrenza, non vi siano punti oscuri, nelle dinamiche di mercato. Non v'è, infatti, alcuna evidenza o perfino sospetto del contrario.

In queste condizioni, l'accanimento contro le compagnie rispecchia certamente la preoccupazione dei consumatori per una voce di spesa che, sui bilanci famigliari, è andata crescendo, e il conseguente cedimento a tentazioni populistiche. Ma, a un livello più profondo, riflette anche la nostalgia per l'epoca dei prezzi amministrati, che pure non garantirono e non possono garantire benefici di alcun tipo, nel lungo termine. Non c'è nulla di straordinario nei prezzi dei carburanti. Forse questo è davvero il caso in cui, più che sulla luna, occorre concentrarsi sul dito che la indica.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.