

Il dito e la luna

Perché in Italia i carburanti costano troppo

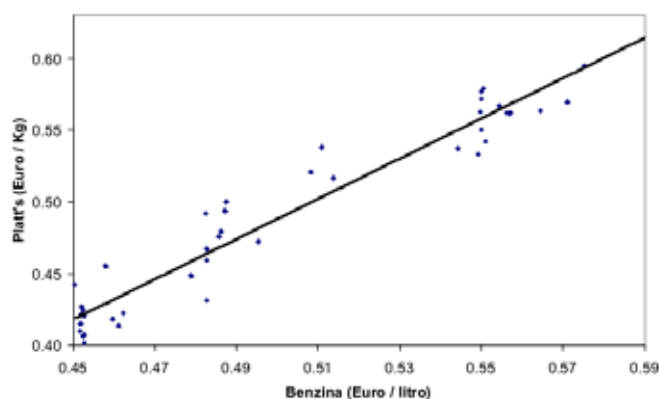
di Carlo Stagnaro

Mentre il prezzo del petrolio scende in misura sensibile, i prezzi dei prodotti petroliferi – soprattutto benzina e gasolio – apparentemente si mantengono su livelli molto alti. Le associazioni dei consumatori sono in prima fila nel denunciare il presunto misfatto delle compagnie petrolifere, che starebbero lucrando sulle quotazioni del barile adottando una particolare tecnica nell'adeguamento del prezzo dei carburanti: correggerlo molto velocemente quando il valore del greggio sale sui mercati internazionali, ridurlo in maniera graduale quando si ridimensiona. Federconsumatori ha chiesto «una cabina di regia su tutta la materia di produzione e vendita dei prodotti petroliferi, dotata di poteri e sanzioni» e ha indicato, tra gli altri provvedimenti da prendere per contenere i prezzi, la razionalizzazione della rete di distribuzione e l'eliminazione delle campagne promozionali basate sui gadget (!). Il Codacons ha chiesto l'intervento dell'Antitrust contro il «cartello» dei petrolieri, che agirebbero di concerto per mantenere tensione sui prezzi e non farsi concorrenza. L'Adiconsum vorrebbe che, nell'ambito del nuovo pacchetto di liberalizzazioni, il governo inserisse una disposizione per l'aggiornamento periodico, non quotidiano, dei prezzi.

L'andamento dei prezzi

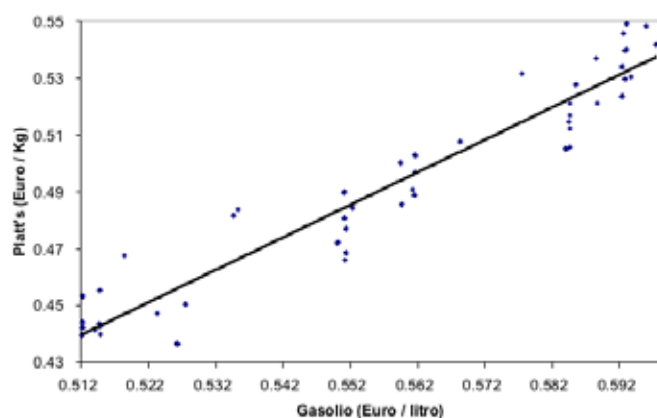
Il fatto è che l'accusa delle associazioni dei consumatori è molto fragile: il confronto tra i prezzi del greggio e quelli dei prodotti petroliferi fornisce ben poca informazione, di per sé. Innanzitutto, più del 60 per cento del prezzo di benzina e gasolio alla pompa è costituito dalla somma dell'accisa più l'Iva al 20 per cento (che si applica sulla somma tra accisa e prezzo industriale, dando vita al paradosso di una tassa sulla tassa). Una quota importante del prezzo industriale – circa un terzo – riflette i costi operativi (margini dei gestori, trasporti, manutenzioni). Solo la restante parte del prezzo si riferisce alla materia prima. Anche ignorando quest'ultima distinzione, è ovvio che, da un lato, bisogna concentrarsi sul prezzo industriale, al netto delle tasse, dei carburanti; dall'altro, il riferimento non può essere la quotazione del greggio (che sta a valle di una lunga catena di lavorazioni, a partire dalla raffinazione, ad alto valore aggiunto). In effetti, il confronto deve avvenire con i prezzi internazionali dei carburanti, per esempio col Platt's mediterraneo. Una semplice comparazione tra le due serie storiche – i prezzi industriali della benzina in Italia e i valori Platt's mediterraneo – rivela un coefficiente di

correlazione molto elevata, pari a 0,98, che significa che le variazioni del prezzo della benzina in Italia sono spiegate al 95 per cento dalle variazioni del Platt's. A tale risultato si perviene dopo aver convertito in euro il Platt's, che sui mercati internazionali è espresso in dollari.



*Il grafico riporta in ascisse le medie settimanali dei prezzi industriali della **benzina** in Italia, in ordinate quelle del Platt's mediterraneo, ed evidenzia la forte correlazione tra le due serie.*

Anche nel caso del gasolio, il nesso tra i prezzi italiani e le quotazioni internazionali si conferma molto forte: il coefficiente di correlazione assume il valore di 0,96, che significa che le variazioni dei prezzi del gasolio in Italia sono spiegate al 92 per cento da quelle del Platt's mediterraneo.



Questi dati smentiscono anche la tesi per cui le compagnie, oltre che sulla variabilità del greggio, giocherebbero anche sul cambio euro-dollaro. Infatti la correlazione è molto forte pur avendo espresso in euro le quotazioni del Platt's: in realtà, se si fa riferimento ai dati in dollari, il grado di correlazione si rivela – come è ovvio – uguale o inferiore.

C'è di più: anche accettando la logica adottata dai critici – che cioè abbia una ragione la comparazione dell'andamento dei prezzi del greggio con quelli dei prodotti petroliferi – le associazioni dei consumatori raccontano solo una parte della storia. È vero che dalla settimana del 9 agosto 2006 (giorno di picco del Brent) a quella dell'11 dicembre 2006 (ultima settimana per cui è disponibile il valore medio della benzina censito dal ministero dello Sviluppo economico), il barile ha lasciato sul terreno il 18,7 per cento, mentre il prezzo della benzina è calato solo del 12 per cento (da 1,39 a 1,22 euro al litro) e quello del gasolio dell'8 per cento (da 1,21 a 1,11 euro al litro).

Vale, di fronte a questo dato, una fondamentale obiezione. Dalla prima settimana del 2006 a quella del 9 agosto, il Brent ha guadagnato il 24,7 per cento, mentre la benzina si è apprezzata di appena il 14 per cento rispetto agli originari 1,22 euro al litro, e il gasolio dell'8 per cento, crescendo da 1,12 a 1,21 euro al litro. Quindi, la dinamica dei prezzi dei prodotti petroliferi tende a smorzare sia gli aumenti,

*Il grafico riporta in ascisse le medie settimanali dei prezzi industriali del **gasolio** in Italia, in ordinate quelle del Platt's mediterraneo, ed evidenzia la forte correlazione tra le due serie.*

sia le contrazioni delle quotazioni della materia prima.

Cartello?

La tesi che tra le compagnie petrolifere esista un cartello non è certo nuova: anzi, fu al centro di un teorema accusatorio dell'Autorità Antitrust nel 1999. Al termine dell'istruttoria, l'8 giugno 2000, l'Authority, all'epoca presieduta da Giuseppe Tesauo, comminò alle imprese coinvolte una sanzione record, pari al 3,5 per cento del fatturato delle imprese. L'accusa era di «aver posto in essere una complessa intesa orizzontale costituita da una pratica concordata tra imprese concorrenti», con lo scopo di «ridurre al massimo l'incertezza circa il rispetto dei prezzi consigliati per la vendita dei carburanti per autotrazione, da parte dei gestori degli impianti delle rispettive reti di distribuzione».

La tesi dell'Authority era in realtà capziosa, in quanto il cartello si sarebbe concretizzato in una serie di accordi e modalità di determinazione dei prezzi che erano coerenti con la transizione dai prezzi amministrati a una progressiva *deregulation*. Come ha rilevato il Consiglio di Stato, nella decisione del 26 giugno 2001 che annullava la multa Antitrust, «è singolare che l'Autorità, pur avendo colto fin dall'inizio che sia la delibera Cipe, sia il decreto ministeriale avevano, in sé, effetti potenzialmente distorsivi della concorrenza (...) imputi, poi, senz'altro, di illecita concertazione le società, in ordine al medesimo oggetto, senza, almeno, darsi carico di verificare se il comportamento censurato potesse trovare spiegazione e giustificazione nelle esigenze (...) inerenti al particolare mercato, quale si stava delineando nel passaggio ad un

regime liberalizzato dei prezzi, ma in assenza di una completa deregolamentazione». Quindi, per il Consiglio di Stato, l'intesa orizzontale «non risulta negli accordi interprofessionali», «è suscettibile di altre spiegazioni ugualmente plausibili per quanto riguarda il risultato degli accordi di colore», e «non risulta sorretta da elementi univoci nei documenti indicati dall'Autorità».

Conclusione

L'accusa nei confronti delle compagnie petrolifere di realizzare extra profitti attraverso la sleale modulazione nelle variazioni dei prezzi dei carburanti per autotrazione è priva di fondamento; è pure evidente come il cambio euro-dollaro non sia sfruttato dalle imprese in maniera opportunistica. Anche l'accusa di costituire un cartello arroccato a difesa di margini eccessivi sulle vendite è stata smontata dal Consiglio di Stato. Quel che è vero è che la benzina costa in Italia più che in altri paesi europei, specie se confrontata al Pil pro capite, e che questo dipende principalmente dalla componente fiscale: infatti, il prezzo industriale è allineato alla media europea ed è fortemente dipendente dai prezzi globali dei carburanti per autotrazione. Rispetto ai prezzi industriali medi negli Stati membri dell'Unione, in verità, quelli italiani si discostano di circa 3-4 centesimi di euro al litro, che possono essere attribuiti alle inefficienze nella rete di distribuzione: l'eccessivo numero di stazioni, la scarsa diffusione del self-service, la virtuale assenza di una componente "non oil" – che altrove è dominante – nei bilanci dei punti di rifornimento. In conclusione, il prezzo dei prodotti petroliferi in Italia rappresenta indubbiamente un'anomalia

e un problema, ma può essere risolto solo attraverso una reale liberalizzazione della distribuzione e soprattutto un intervento significativo, al ribasso, sulla leva fiscale.

Carlo Stagnaro è direttore del dipartimento "Ecologia di mercato" dell'Istituto Bruno Leoni.