

Il paradosso dei carburanti in Italia

Marco Bulfon

I carburanti hanno un'enorme incidenza sull'inflazione generale. È per questa ragione che la dinamica dei loro prezzi è così importante. Nel momento in cui scriviamo, la benzina è in procinto di superare la faticosa soglia di 1,60 euro al litro, vertice mai raggiunto in passato. Questo incremento del prezzo del carburante induce giustificati timori sull'inflazione generale. Il punto è che ciò che sta accadendo è solo l'ennesimo paradossale sintomo di un mercato che di paradossi sembra ormai vivere.

Quota 160 (centesimi al litro)... perché?

Nel luglio del 2008, il prezzo del petrolio ha raggiunto il suo massimo storico, superando i 150 dollari al barile. In euro, la cifra tonda storica superata è stata quota 90. In quell'occasione, la benzina non ha mai superato la soglia di 1,56 euro al litro. Il confronto con i massimi del 2008 può aiutare a comprendere l'anomalia di quanto si sta verificando oggi. Il prezzo del petrolio è ancora abbondantemente sotto i massimi raggiunti nel luglio del 2008, sia in dollari sia in euro. In dollari, il prezzo del petrolio oscilla intorno a 125 dollari al barile, in euro siamo sotto gli 85 al barile. Valori, dunque, ben lontani dalle punte sfiorate nel 2008. In questo contesto, però, che la benzina stia ormai superando quota 1,60 euro al litro appare assolutamente incomprensibile, un prezzo palesemente ingiustificato dal costo della materia prima o dalle condizioni economiche generali. Si noti: gli argomenti comunemente avanzati per giustificare gli aumenti non reggono. La ragione non è - e non può essere - l'aumento del prezzo del petrolio, perché il suo aumento non è tale da giustificare l'attuale livello di prezzo della benzina. La ragione non è il rafforzamento dell'euro rispetto al dollaro, il quale può aver contribuito in qualche modo, ma certo non è tale da giustificare una benzina a quota 1,60: la conversione del prezzo del petrolio in euro ne è la più lapalissiana dimostrazione. In conclusione, nessuno degli argomenti a oggi sollevati per giustificare il livello di prezzo della benzina ha consistenza economica e appare come un'argomentazione pretestuosa, per nascondere le vere ragioni alla base degli aumenti: un accumularsi di croniche inefficienze, legate a uno stato di schizofrenia del mercato, quando non di atteggiamenti speculativi. La conferma ci viene dal prezzo del gasolio, il quale, al contrario, è abbondantemente sotto i massimi del 2008, con un andamento esattamente parallelo a quello del petrolio. Che cosa sta accadendo, dunque?

Tab. 1 – Il prezzo dei carburanti oggi

Tipo di prezzo	Maggio 2011	Massimo luglio 2008	Differenza %
Petrolio (prezzo di un barile)			
In dollari	125,24	143,28	-12,6%
In euro	84,74	91,43	-7,3%
Benzina (prezzo al litro)			
Alla pompa	1,594	1,558	2,3%
Industriale	0,764	0,734	4,1%
Gasolio (prezzo al litro)			
Alla pompa	1,496	1,558	-4,0%
Industriale	0,815	0,875	-6,9%

Fonte: Altroconsumo.

La componente fiscale

In queste circostanze spesso la polemica monta sul peso soffocante della componente fiscale, che si mangia circa la metà del prezzo dei carburanti.

In verità, tuttavia, la percentuale di tasse che si pagano in Italia per un litro di benzina è inferiore alla media europea: in Francia, in Germania, nel Regno Unito, per 50 euro di benzina si pagano più tasse che da noi.

Non c'è dubbio che la componente fiscale sul prezzo dei carburanti sia estremamente elevata. In momenti in cui i prezzi sono sottoposti a una particolare tensione, come quello attuale, i Governi avrebbero la possibilità di intervenire su tale componente e limitare gli effetti inflattivi che i carburanti sono capaci di produrre. Tale intervento, tuttavia, non toglierebbe nulla alle criticità che l'attuale comportamento dei prezzi dei carburanti sta manifestando. Il problema non è fiscale: è industriale. E se si vuole davvero affrontare il problema, è alla formazione del prezzo industriale che si deve guardare.

Lo stacco Italia: quello che i petrolieri italiani fanno in Italia, ma non in Europa

In effetti, se soffermiamo l'attenzione sul solo prezzo industriale, cioè al netto delle tasse, la prospettiva cambia. Radicalmente. Se da un punto di vista fiscale siamo (paradossalmente) tra i più virtuosi, da un punto di vista industriale siamo messi non male, ma malissimo: le aziende petrolifere praticano in Italia prezzi tra i più alti in Europa. In Francia le aziende petrolifere ritengono di poter remunerare i fattori produttivi praticando un prezzo che è inferiore del 7%, cioè di quasi 5 centesimi al litro, a quello che praticano in Italia. In Germania

i prezzi sono superiori ai nostri soltanto da marzo e in Belgio solo da aprile: a inizio anno eravamo addirittura i peggiori dopo la Danimarca.

Tab. 2 – Fiscalità e prezzi in Europa

Paese	Peso percentuale sul prezzo finale	Prezzo alla pompa (millesimi di euro)	Prezzo industriale (millesimi di euro)
Austria	55%	1.392	634,58
Belgio	56%	1.624,6	729,07
Bulgaria	48%	1.165,15	607,94
Danimarca	54%	1.669,28	765,19
Finlandia	57%	1.587	685,54
Francia	56%	1.538,3	675,2
Germania	55%	1.669	748,02
Grecia	59%	1.706	703,26
Irlanda	55%	1.491	669,03
Italia	54%	1.554,8	724,37
Olanda	59%	1.695	700,2
Polonia	51%	1.297,06	636,21
Portogallo	56%	1.593	712,17
Regno Unito	60%	1.539,16	622,23
Repubblica Ceca	54%	1.456,42	682,85
Romania	49%	1.267,54	647,19
Slovacchia	56%	1.465	654,08
Spagna	48%	1.363,69	713,03
Svezia	59%	1.614,96	674,19
Ungheria	52%	1.434,58	686,45

Fonte: Altroconsumo su dati Eurostat.

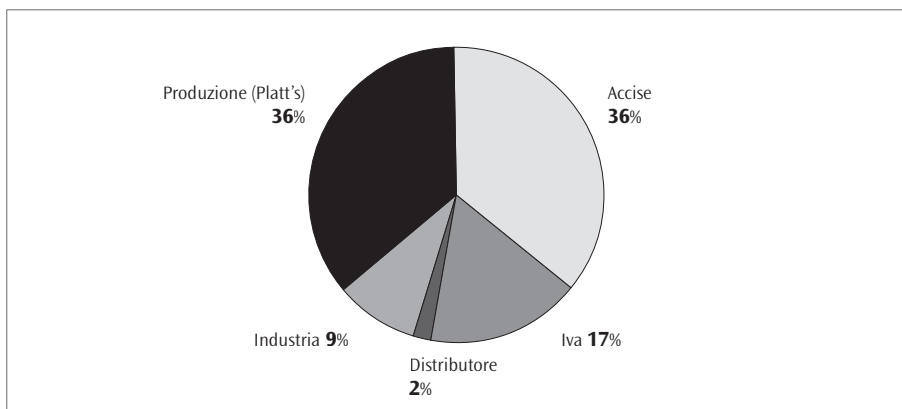
La filiera dei carburanti: dai deserti del mondo ai nostri serbatoi

Per comprendere come il prezzo del carburante si formi, spesso ci si affida ad alcuni indicatori internazionali. Anzitutto il petrolio, quotato nelle borse di New York e Londra. Si tratta di prezzi fortemente influenzati da componenti speculative che ne esaltano i punti di picco e di caduta e che, peraltro, non aiutano a distinguere le molte varietà di petrolio che sono effettivamente commercializzate nel mondo.

Altro indicatore molto utilizzato dagli esperti del settore è il cosiddetto Platt's, con il quale si intende identificare il costo di produzione del carburante, pronto per essere consegnato ai punti di vendita. In verità il Platt's è cosa un po' diversa. Esso costituisce un indicatore del prezzo di scambio del prodotto finito (il carburante) nei principali porti internazionali. Si tratta, quindi, di un indicatore di prezzo, e non di costo, relativo a specifiche transazioni.

Tenendo pur conto degli indicatori e del prezzo della benzina, la quota che retribuisce il distributore si aggira in questo momento intorno al 2%. Il 53% è costituito da tasse. Il 45% remunera la produzione del carburante, il suo stoccaggio e il suo trasporto.

Fig. 1 – Le componenti del prezzo della benzina



Fonte: Altroconsumo su dati Figisc/Anisa Confcommercio.

Raffinazione e distribuzione

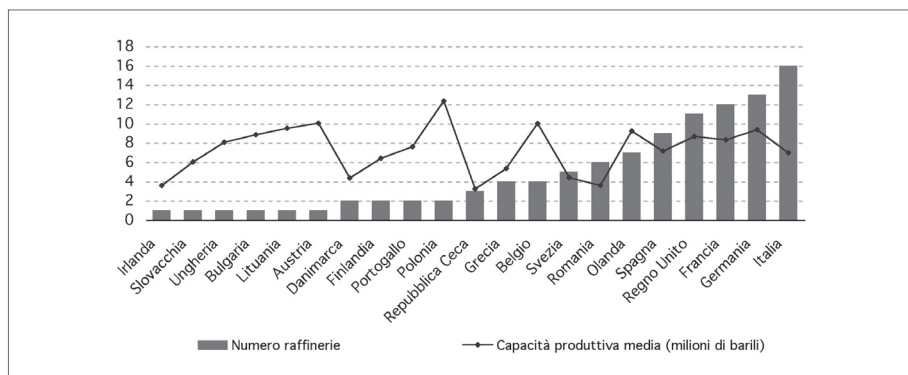
In verità il mercato dei carburanti è popolato da aziende che in grandissima prevalenza operano lungo tutta la filiera. Eni, Esso, Q8, Shell, Tamoil, Total, i leader di mercato in Italia, estraggono il petrolio, lo trasportano e lo raffinano. Poi immagazzinano, trasportano e distribuiscono il carburante prodotto in punti vendita propri. Quel 45% del prezzo finale dei carburanti che remunera produzione, immagazzinamento e trasporto remunera, dunque, in prevalenza, lo stesso soggetto. A parte il residuo 2% destinato ai distributori, la torta dei carburanti è sostanzialmente patrimonio per metà dello Stato e per l'altra quasi metà delle aziende petrolifere.

L'Italia è un grande produttore di beni derivati dal petrolio. Il numero di raffinerie presenti è il più elevato d'Europa. Francia, Germania e Regno Unito riescono a stento a tenerci il passo. Eppure, nonostante la nostra posizione strategica nel centro del Mar Mediterraneo e il potenziale produttivo, la nostra produzione complessiva è solo seconda, superata dalla Germania e quasi raggiunta dalla Francia. E le cose peggiorano ulteriormente se, anziché confrontare la capacità produttiva complessiva, si considera quella media delle raffinerie del Paese. Quelle italiane hanno una capacità produttiva che è inferiore alla media europea. Si dirà che più è alto il numero di raffinerie, più è verosimile che la capacità produttiva media diminuisca. È vero. Tuttavia, in Germania, dove il numero di raffinerie è leggermente inferiore rispetto al nostro, la capacità

produttiva totale è la più elevata in Europa e quella media di ogni raffineria si posiziona al quinto posto tra tutti i 27 Paesi dell'Unione.

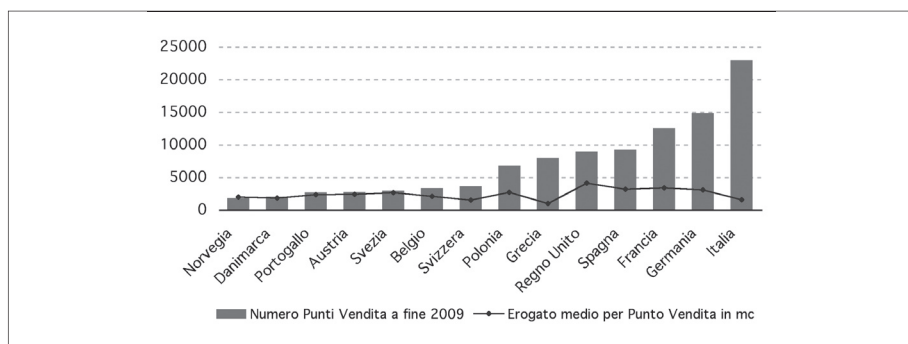
Qualcosa di simile, ma di dimensioni decisamente più significative, si verifica se si considera la rete distributiva. Quella italiana è di gran lunga la più estesa in Europa. Alla fine del 2009 il numero di punti vendita in Italia era poco inferiore a 23mila unità. Il Paese che ci segue, tanto per cambiare la Germania, ne ha meno di 14mila, cioè più di un terzo di meno. Per contro, la benzina erogata mediamente dai distributori tedeschi è esattamente il doppio di quanto distribuito da quelli italiani. La situazione diventa addirittura imbarazzante se ci si confronta con la situazione francese o spagnola o britannica. In questi Paesi, il numero di punti vendita è la metà o addirittura meno della metà, ma ogni distributore fornisce sistematicamente più del doppio della benzina distribuita dai nostri, fino alle punte del Regno Unito, dove l'erogazione media di un distributore quasi non raggiunge il triplo di produttività dei nostri.

Fig. 2 – Raffinazione in Europa, produzione media



Fonte: Altroconsumo su dati Unione Petrolifera.

Fig. 3 – Rete distributiva in Europa



Fonte: Altroconsumo su dati Unione Petrolifera.

Questi dati sono lo specchio di una situazione sconcertante: il sistema distributivo italiano, integrato verticalmente lungo tutta la filiera produttiva, è assolutamente parcellizzato orizzontalmente in una miriade di micro-impianti, che comportano un ingente investimento e una scarsa resa reddituale. Un sistema paradossale, in cui l'integrazione verticale sembra incapace di produrre economie di scala e l'assenza di integrazione orizzontale a livello distributivo esalta l'inefficienza del sistema.

Il grande mistero: il mercato extra-rete

In verità non tutto il carburante consumato in Italia viene distribuito dalle aziende petrolifere. Una quota di poco inferiore al 10%, ma in costante crescita, viene distribuita da soggetti diversi. È la cosiddetta extra-rete, aziende indipendenti che acquistano il petrolio dalle aziende petrolifere, lo raffinano e distribuiscono il carburante; più spesso acquistano il carburante già pronto e si limitano a distribuirlo. È questo il caso dei distributori a marchio della grande distribuzione o delle cosiddette pompe bianche.

Tab. 3 – Consumi di benzina a febbraio 2011

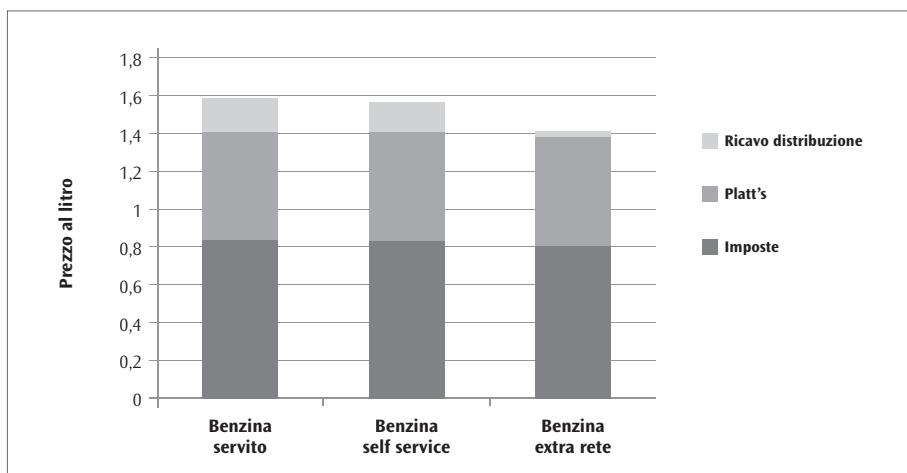
Rete distributiva	Tonnellate distribuite	Percentuale del totale
Rete aziende petrolifere	640.000	91%
Extra-rete	65.000	9%

Fonte: Altroconsumo su dati Unione Petrolifera.

Il carattere paradossale del mercato extra-rete è che sembra riuscire a proporre prezzi addirittura più convenienti di quelli che le aziende petrolifere sarebbero in condizione di proporre se non dovessero pagare il distributore dei propri impianti. Stando ai dati, il mercato extra-rete propone mediamente prezzi che, solitamente, non sono neppure in grado di coprire integralmente i costi delle aziende petrolifere. È come se queste ultime vendessero il prodotto a soggetti terzi, sacrificando il proprio introito o addirittura rinunciando a remunerare i propri fattori produttivi. È evidente che un paradosso di questo tipo non ha alcun senso e può avere due sole spiegazioni:

- che i costi di produzione non siano affatto quelli risultanti dagli indicatori internazionali e, dunque, che le aziende petrolifere esercitino sulla filiera della rete una posizione dominante;
- che i soggetti che operano nell'extra-rete siano capaci di gestire con maggiore efficienza la componente di filiera in cui operano, permettendosi margini diversi e, dunque, prezzi diversi.

Fig. 4 – Composizione del prezzo per canale distributivo



Fonte: Altroconsumo su dati Figisc/Anisa.

Conclusioni

Il problema di fondo che tutti i dati manifestano è uno spaventoso livello di inefficienza di tutta la filiera produttiva e distributiva. Per questo motivo, il sistema richiede una rapida riforma complessiva. I punti che una simile riforma non può eludere sono a nostro giudizio soprattutto i seguenti:

- porsi come obiettivo la separazione tra distribuzione e produzione: gli impianti di distribuzione sono indubbiamente meglio gestiti da aziende che si occupano di distribuzione; questa separazione sta già dimostrando oggi livelli di efficienza di gran lunga superiori nel mercato extra-rete;
- promuovere la diversificazione dei beni e dei servizi venduti presso i distributori di carburante;
- promuovere, per quanto possibile, una maggiore concorrenza a tutti i livelli della filiera produttiva.

Nell'attesa di riforme che non verranno, godiamoci quel bell'aumento delle accise sui carburanti che un Governo lungimirante (come i suoi precedenti) ha deciso di applicare dal 1° luglio, con il consenso di sindacati compiacenti, per soddisfare le esigenze di un settore (quello dello spettacolo) che è un precipitato di inefficienza assoluta e di rendite di posizione. Tanto per cambiare. Perché, in fondo, in un momento di tensione sui prezzi dei carburanti come questo, il provvedimento assunto era proprio ciò di cui c'era bisogno. No?