



## LE DUE FACCE DEL CARO-CARBURANTE

di Marzio Galeotti

*Nella periodica polemica sul caro-carburanti si sovrappongono continuamente due diversi aspetti della questione: il livello del prezzo dei carburanti e la sua dinamica. E si mescolano così anche le proposte di intervento. Ma da un'analisi dei dati che metta in evidenza il ruolo e il peso delle varie componenti sotto i due aspetti, si può vedere che la fiscalità pesa in maniera determinante sul prezzo, mentre la razionalizzazione della distribuzione dovrebbe contribuire a rendere più simmetrici i movimenti dei prezzi dalla materia prima al prodotto finale.*

Nei giorni scorsi è riesplora, puntuale, la polemica sul **caro-benzina**. Della silenziosa ripresa delle quotazioni del petrolio fino agli 80 dollari a barile (il 15 aprile scorso il Brent ha chiuso a 86,02 dollari per barile, un livello che non veniva toccato da un anno e mezzo), i consumatori e le associazioni che li rappresentano si sono all'improvviso accorti quando, una decina di giorni fa, il prezzo della benzina è salito fino a 1,44 euro al litro, ai massimi da settembre 2008. Da allora, il prezzo del greggio ha mostrato segni di ripiego senza però ripercussioni sulle quotazioni dei carburanti.

### CHI SONO I COLPEVOLI

È partita così la consueta ricerca del colpevole. Già cinque anni fa avevamo evidenziato che il primo accusato è il mercato della **distribuzione** troppo capillare, il primo accusato è il mercato della distribuzione troppo capillare, ma anche molto concentrato nelle mani di venditori che sono verticalmente integrati fino all'*upstream* del business petrolifero.(1) I troppi distributori e la concentrazione dei venditori rendono più vischioso il mercato, ostacolando la trasparenza e favorendo l'asimmetria di "razzi e piume" nella relazione ascendente-discendente tra prezzo del petrolio e prezzo dei carburanti.

Per ovviare a tutto ciò si invoca da tempo una riforma: l'ultimo atto è in calendario per mercoledì 21 aprile con la riunione del "tavolo sui carburanti" voluta dal ministro Scajola, dove verrà presentata la proposta del governo sulla riforma della rete dei carburanti e dei meccanismi di prezzo. In vista dell'appuntamento le associazioni dei gestori (Faib, Fegica e Figisc) hanno già reso noto un proprio piano.

Ma vi è un altro ricorrente accusato, ed è il governo stesso, per il ruolo della **fiscalità** sui carburanti e del meccanismo amplificatorio dei rialzi del greggio determinato dall'**Iva** che si applica percentualmente sulla somma di accisa e prezzo "ex-fabrica". Sul banco degli imputati, il governo dovrebbe dunque mettere anche se stesso e proprio per questo nei giorni scorsi l'esecutivo ha risfoderato il tema della sterilizzazione dell'Iva. Al di là dei problemi tecnici e delle ragioni di opportunità di un simile provvedimento – temi sui quali siamo già intervenuti – lo stato attuale delle

nostre finanze pubbliche fa ritenere improbabili concessioni che portino a minori entrate e a un aggravio del deficit. La notizia dei giorni scorsi, poi, secondo cui è stato il caro-carburanti a spingere l'inflazione a marzo su livelli di incremento (+1,4 per cento anno su anno) che non si erano visti da febbraio 2009, crea malcontento tra i consumatori, ma riduce il costo reale del debito pubblico, cosa che al governo verosimilmente non sfugge.

## IL LIVELLO DEL PREZZO

È tuttavia sorprendente che in questa periodica diatriba tra associazioni dei consumatori, petrolieri e governo, diffusa e amplificata dagli organi d'informazione, si mescolino continuamente due diversi aspetti della questione, e quindi anche le proposte di intervento, tra riforma del mercato della distribuzione e intervento sulla fiscalità. Si sovrappone cioè ripetutamente un discorso che riguarda il **livello** del prezzo dei carburanti all'altro che riguarda la sua dinamica, le sue **variazioni** di periodo in periodo. Uno sguardo ai dati, con l'aiuto di qualche grafico, che metta in evidenza le due dimensioni, può meglio di molte parole aiutare la corretta comprensione del problema. Abbiamo così raccolto i **dati mensili** da gennaio 1996 a marzo 2010 relativi alle varie componenti del prezzo della benzina alla pompa (tutti espressi in euro/litro), la cui struttura è qui bene riprendere brevemente.(2)

Il **prezzo pagato dal consumatore** (Pcons) è dato da prezzo industriale (Pind) e accisa: sulla loro somma è applicata percentualmente l'Iva, la quale quindi amplia il prezzo finale ogni volta che il prezzo industriale cresce. In simboli:

$$Pcons = (Pind + accisa) (1 + \% iva)$$

A sua volta il **prezzo industriale** si ottiene come somma del prezzo "ex-fabrika" (Pexf) e del cosiddetto margine di distribuzione e logistica ("margine del gestore", del rivenditore e del trasportatore) (MarD&L):

$$Pind = Pexf + MarD\&L$$

Il **prezzo "ex-fabrika"** infine somma al margine del raffinatore (MarRaf) il prezzo della materia prima, per esempio il prezzo del petrolio Brent in dollari (PBrent) convertito in euro tramite il tasso di cambio (TdC):

$$Pexf = (PBrent * TdC) + MarRaf$$

Queste componenti, espresse in euro/litro, sono riportate nella figura 1 e in numero indice (gennaio 1996 pari a 100) nella figura 2. I due grafici rappresentano l'aspetto del livello del prezzo della benzina. Il primo chiarisce in tutta la sua evidenza che il problema del livello del prezzo della benzina – se problema è – sta tutto nella **componente fiscale**. Decisamente trascurabile appare il margine del raffinatore, mentre il margine della distribuzione e logistica è la quarta voce per importanza del prezzo finale. Se per semplicità ci riferiamo all'ultimo dato, quello del marzo scorso, e calcoliamo il peso percentuale delle varie voci vediamo – come in tabella qui sotto – che la componente fiscale vale per il 58 per cento del prezzo finale (di cui 41 per cento riferito all'accisa), mentre il prezzo del petrolio pesa per il 27 per cento. Questo è preponderante (64 per cento) se rapportato al solo prezzo industriale, depurato cioè dalla fiscalità. I margini contano per un 15 per cento complessivo del prezzo finale, due terzi quelli riferibili alla distribuzione e logistica e un terzo quelli della raffinazione. Questa importanza relativa viene confermata anche quando riferita al prezzo industriale, con un peso ora naturalmente raddoppiato (35 per cento).

Tabella 1: Struttura del prezzo al consumo e industriale della benzina (valori percentuali – 03/2010)

Prezzo del Brent (in euro)	64,3	26,9
Margine di raffinazione	10,8	4,5
Prezzo ex-fabrica	-	31,4
marginie distribuzione e logistica	24,9	10,4
Prezzo industriale	100	41,8
Tasse		58,2
di cui: accisa		41,5
Iva		16,7
Prezzo al consumo		100

Quanto detto si applica mediamente anche a tutto il periodo esaminato, anche se emergono dalla figura 1 fasi in cui i margini di raffinazione si espandono e si assottigliano, mentre quelli della distribuzione appaiono invece generalmente stabili. L'andamento ciclico e tendenziale delle varie componenti emerge in maniera nitida dai valori normalizzati della figura 2. In questo caso, è interessante notare come l'accisa non mostra variabilità nel tempo essendo stata scarsamente modificata dal legislatore, mentre evidente è il peso crescente assunto dall'Iva, di cui si vede in maniera inequivocabile la funzione amplificatoria in un periodo in cui il prezzo del petrolio è generalmente cresciuto e raramente diminuito. La differenza tra prezzo ex-fabrica e Brent mostra l'andamento contenuto dei **margini di raffinazione**, mentre quelli di distribuzione e logistica non evidenziano tendenze di fondo alla crescita né alla diminuzione, mentre sembrano essere moderatamente anticiclici rispetto al prezzo del Brent.

## E LA VARIAZIONE DEL PREZZO

Se rivolgiamo ora l'attenzione alle **variazioni del prezzo** e delle sue componenti, con un pensiero alla tanto dibattuta asimmetria tra cambiamenti del prezzo del petrolio e della benzina, un'istruttiva ispezione dei dati può essere condotta mediante le figure 3, 4 e 5. Naturalmente, tale analisi non sostituisce le più rigorose metodologie statistiche che sono alla base di un numero crescente di contributi alla letteratura scientifica sull'argomento. **(3)** Così come la frequenza temporale dei dati più elevata del mese potrebbe rendere più evidenti, ancorché più transitorie, eventuali asimmetrie.

### **(4)**

Pur tuttavia, un'idea può essere ricavata guardando al rapporto tra le variazioni percentuali mese su mese del prezzo del Brent (in ordinata nei grafici) e le corrispondenti variazioni percentuali nel prezzo "ex-fabrica", industriale e al consumo (in ascissa). I grafici permettono di evincere due cose: 1) le correlazioni "non fisiologiche" costituite da punti che si trovano nei quadranti di nord-ovest e sud-est, per cui alla crescita di un prezzo corrisponde la decrescita dell'altro. Mentre è raro trovare casi in cui il prezzo del Brent aumenta mentre l'altro prezzo diminuisce, non è raro osservare aumenti del prezzo del Brent cui corrispondono **riduzioni** del prezzo ex-fabrica o industriale, implicando così un temporaneo "sacrificio" dei margini.

2) la simmetria nel meccanismo che lega i prezzi, nel senso che più i punti si annidano vicino o lungo la bisettrice crescente più l'entità della variazione percentuale nel prezzo del Brent è vicina o uguale a quella del prezzo ex-fabrica o industriale. Posto che la rotazione in senso antiorario della nuvola di punti passando dal grafico 4 al 5 evidenzia ancora una volta l'effetto di amplificazione delle tasse, quello che appare chiaro è che l'asimmetria è più marcata nella relazione tra prezzo del greggio e prezzi industriale e al consumo, che non tra prezzo del greggio e prezzo ex-fabrica. Se di **asimmetria** si può dunque parlare, questa riguarda di più il settore a valle della trasformazione (distribuzione e logistica) che non quello più a monte (raffinazione).



Figura 2: Struttura del prezzo al consumo della benzina (numeri indice - gennaio 1996 pari a 100)

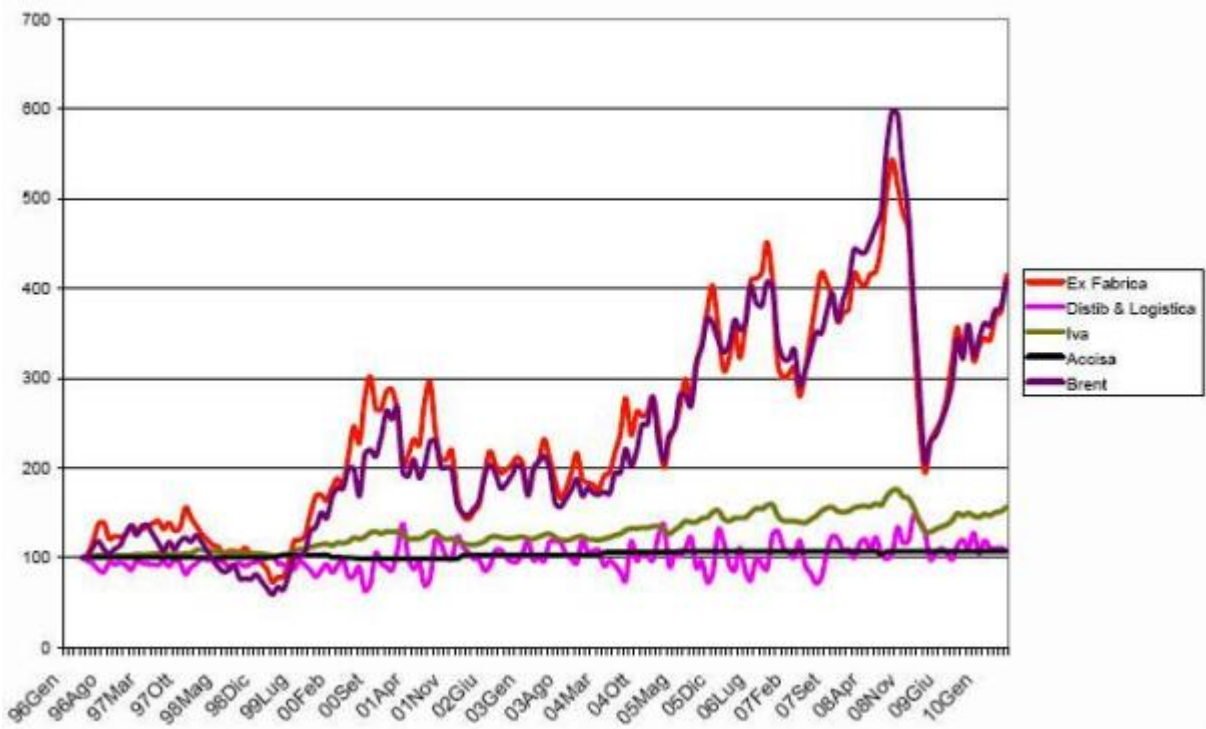


Figura 3: Correlazione tra variazioni percentuali del prezzo del Brent e del prezzo ex-fabbrica della benzina

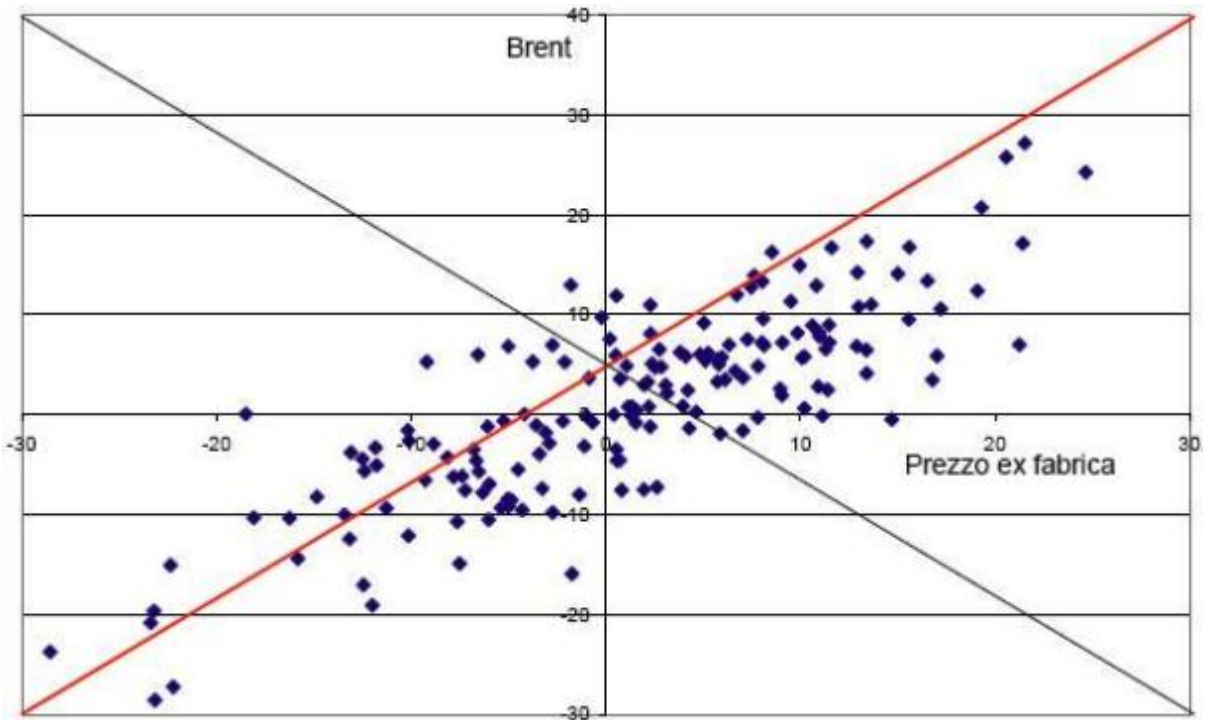


Figura 4: Correlazione tra variazioni percentuali del prezzo del Brent e del prezzo industriale della benzina

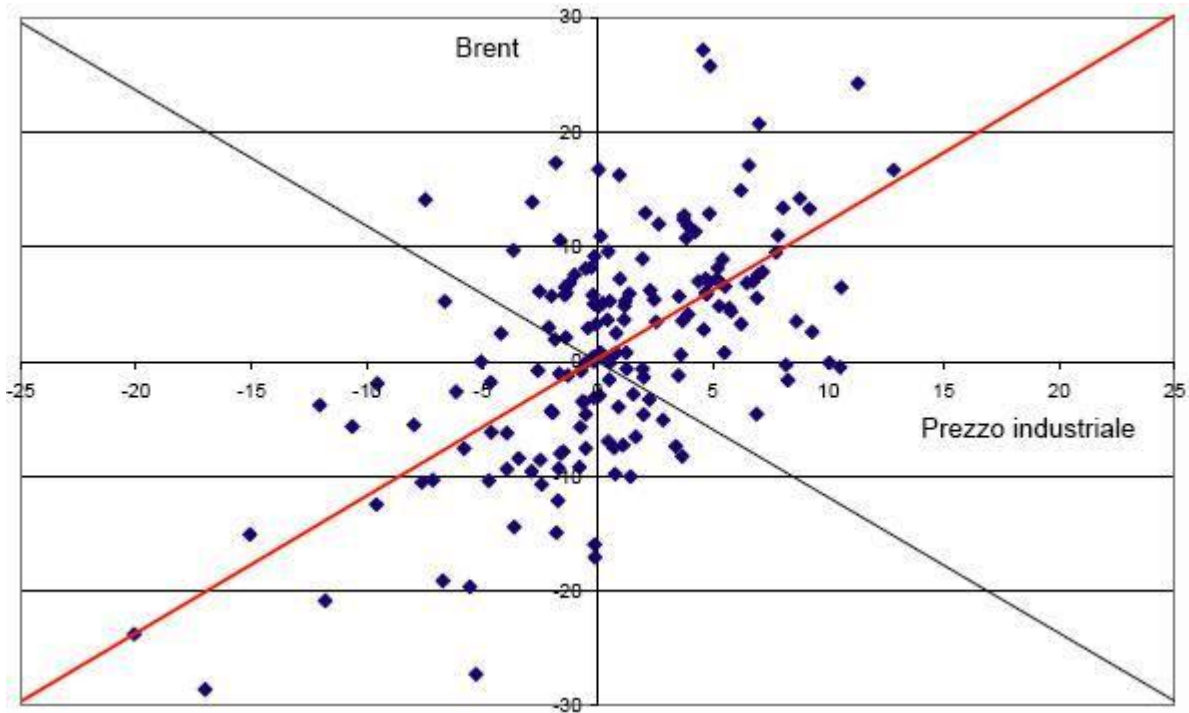


Figura 5: Correlazione tra variazioni percentuali del prezzo del Brent e del prezzo al consumo della benzina

